PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

No. 22 Mai 1981

PIEKFALL

Impressum:

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelfahrzeuge aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter Segler bzw. der Rümpfe im Vordergrund steht, so sind auch die Eigner von Neu- oder Nachbauten als Mitglieder willkommen.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das PIEKFALL und die Treffen, die regelmäßig mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen (im Februar in Hamburg), das Pfingsttreffen und das Herbsttreffen in Glückstadt mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen usw. gibt es nicht. Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden z.Zt. DM 20.- erhoben. Man erhält dann die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL.

Das PIEKFALL - das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs" erscheint ca viermal im Jahr und berichtet über Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Wer Lust hat, mitzumachen wendet sich an:

"Freunde des Gaffelriggs" Oevelgönne 42, 2000 HH 52

oder direkt an eins der folgenden Mitglieder:

Peter Gold (Sekretär) Tel: 040/3192421
Rambachstr.5 - 2000 Hamburg 11

Dr.Reinhart Stephani (Kasse), Tel:04103/7140
Beksberg 21 - 2000 Wedel

Bernd Peschka (Heuerstelle), Tel:040/2700972
Semperstr.60 - 2000 Hamburg 60

Rainer Ullrich (Redaktion PIEKFALL) Tel:040/503301
Alsterberg 18 - 2000 Hamburg 63

Michael Thönnessen (Museumshafen Oevelgönne)
Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52 Tel:040/8807377

Jürgen Klette (Museumshafen Flensburg)
Dorfstr.21, 2395 Gremmerup Tel:04634/480

Axel Strothmann (Schiffstreffen 1982 in Kiel)
2341 Wittkiel-Mühle Tel:04642/2593

Uwe Griem (Kontakt zu skandinavischen Vereinen)
Am Rehm 25, 2070 Ahrensburg Tel:04102/52667

Herbert Karting, Tel: 04821/76761
Am Hang 9, 2211 Oldendorf

Joachim Kaiser, Tel: 04124/7162
Am Hafen 29 - 2208 Glückstadt

Konto: Postscheck Hamburg Nr. 118848-200
===== Stichwort: "Freunde des Gaffelriggs"

Termine für Gaffelsegler 1981

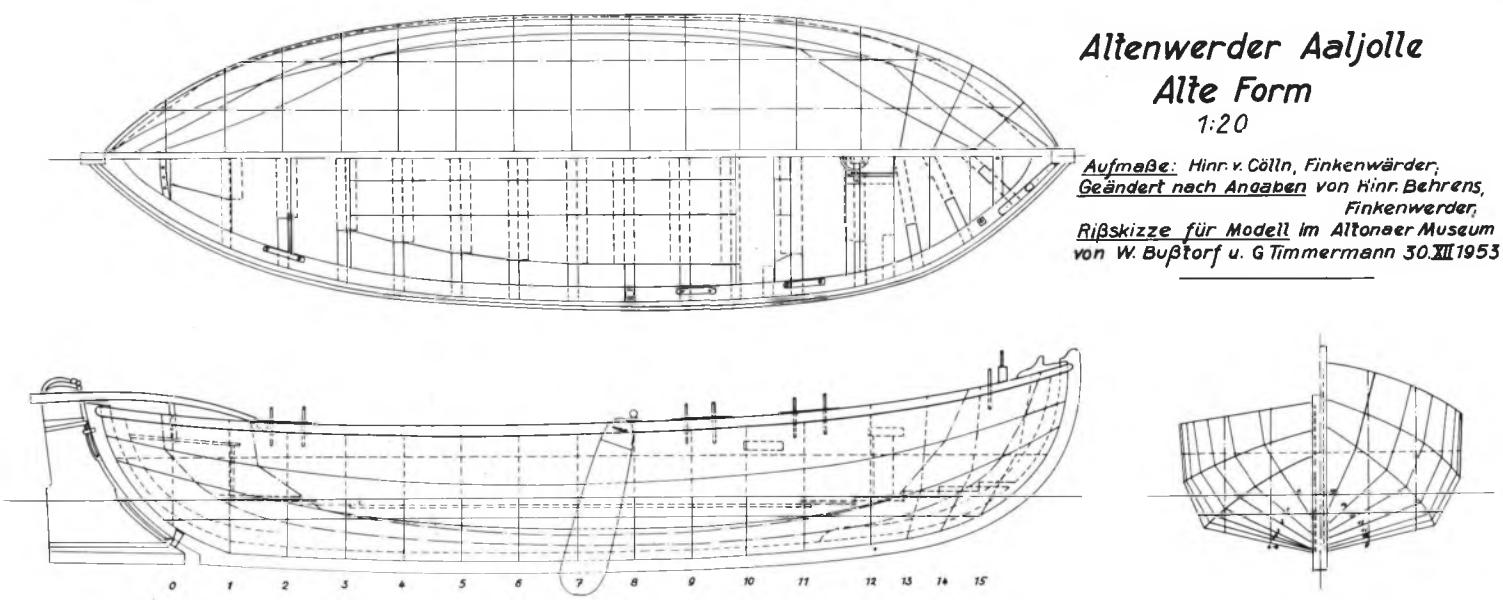
Sonnabend, 16.Mai	Kundgebung auf dem Wasser als Protest für die Reinhaltung der Elbe: 15.00 bis 17.00 Uhr auf der Elbe zw. Teufelsbrück und Nienstedten
Sonnabend, 30.Mai	2.Flensburger Rum-Regatta und Hafenfest (29.-31.Mai), Anmeldungen: Museumshafen Flensburg e.V. Jürgen Klette - 2395 Gremmerup
SA/SO 6./7.Juni	Pfingsttreffen der Freunde des Gaffelriggs in Otterndorf/Elbe Da der Platz in Otterndorf knapp ist, bittet Uwe Krönoke um Rückmeldung, wer kommen möchte: Tel:040/742 96 89 Westerdeich 16, 2103 Hamburg 95
FR/SA/SO 5./6./7.Juni	Pfingsttreffen der dänischen Gaffelfreunde in Kerteminde "10 ars jubilæumspinseregatta"
DO - SO 11.-14.Juni	Alstervergnügen in Hamburg Wie schon in den letzten Jahren besteht wieder die Möglichkeit, von den Schiffen aus, herangesegelte Waren zu verkaufen. (Um auf die Alster zu kommen, muß man die Masten legen).
Sonntag, 28.Juni	"Gemüseregatta" von Glückstadt nach Hamburg zum Museumshafen Oevelgönne.
DO - SO 2.-5.Juli	Hochseeregatta und Festwoche in Bremerhaven für Schiffe Klasse B (STA) und seegehende "Oldtimer" (ohne STA). Ausschreibungen von Hennig Goes: Schiffergilde Bremerhaven e.V. van Ronzelen-Str.2, 2850 Bremerhaven

Falls noch einige Leser des Piekfalls Interesse an der Nummer 20 haben sollten, so können sie bei Dietmar Schmidt , Meister Franke Straße 33, 2000 Hamburg 60 gegen einen kleinen Betrag abgefordert werden. Allerdings sind es nicht mehr allzuviele Exemplare!!!!!!!

Inhalt:

Aaljolle - Seite 1
Pflegeanfall - Seite 3
Heuerstelle - Seite 6
Buxtehude - Seite 7
Papenburg - Seite 10
Dietmars Kutteridee - Seite 11
Gretas Beiboot - Seite 13
Logger - Seite 14
Lübeck - Seite 18
Kommentare Wintertreffen - Seite 20
Kieler Woche'82 - Seite 23
Carmelan - Seite 24
Holzrumpfpflege - Seite 26
Jubiläum - Seite 27
Ein Leserbrief - Seite 30
Anne-Marie von Flensburg - Seite 32
Nekrolog - Seite 34
Penguin - Seite 35
Gaffelsurfen - Seite 36
Für unsere Kleinen - Seite 37
Anzeigen - Seite 38
Suchbild - Seite 40

AALJOLLE



Altenwerder Aaljolle
Alte Form
1:20

Aufmaße: Hinr. v. Cölln, Finkenwärder;
Geändert nach Angaben von Hinr. Behrens, Finkenwerder,
Rißskizze für Modell im Altonaer Museum
von W. Bußtorf u. G Timmermann 30.XII 1953

Die Aal- oder Elbjolle, vor allem in Altenwerder beheimatet, aber auch weiter auf der Elbe verbreitet, war ein mit Knickspanten gebautes Spitzgatboot mit durchschnittlich folgenden Abmessungen:

Länge über Alles	8,00 m	Seitenhöhe	0,90 m
Länge i. d. CWL	7,50 m	Raumtiefe	0,85 m
Größte Breite	2,40 m	Tiefgang	0,70 m

Die runden Steven liefen glatt in den T-förmigen Kiel, an den sich der Boden und mit zwei Knicken der Kimmgang und die Oberplanke ansetzten. Die älteren Typen hatten einen ziemlich flach nach den Seiten auflaufenden Boden, wodurch sich ein fast U-förmiger Querschnitt ergab, während die letzten gebauten Aaljollen, die schon z. T. mit Motoren versehen wurden, schärfer, d. h. mit einem mehr V-förmigen Boden gebaut wurden. Dieser schärfere Querschnitt beeinflußte auch die gesamte übrige Form. Der mittlere Teil des Fahrzeuges hatte auf ungefähr 1,50—2,00 m gleichbleibenden Querschnitt, also ein paralleles Mittelschiff. Die älteren Jollen besaßen vorne zwei Duchten, beide mit einer Mastfischung oder einem Mastkoker, um das Luggersegel nach Bedarf weiter vor- oder zurücksetzen zu können. Hinter der vorderen Ducht ermöglichten zwei Paar Dollen den Gebrauch von Klaspenremen (mit vierkantigen seitlichen Backen), die sich also beim Rudern nicht drehen lassen. Sie hatten nur ein schmales Blatt, waren dafür aber ziemlich lang. Der Kopf des achtern eingehängten Steuerruders mit übergestreiftem Helmholz war früher mit einem Dreitonnenmuster bunt bemalt. Einige Jollen hatten eine 1 m lange Bünn mit 0,5 m hohem Schacht. Das Fassungsvermögen einer Jolle betrug 160 Reusen, wobei berücksichtigt ist, daß an der Mastducht genügend Arbeitsplatz blieb. Ein Spant vor der Mastducht hatte man einen kleinen Balken befestigt, der den Reusenraum begrenzte. Heute gibt es keine Aaljollen der alten Bauart mehr und die Aalreusen werden von allen möglichen motorisierten Bootsformen aus ausgesetzt [188]. Ein gleiches Schicksal erlebte die Buttjolle. Sie ähnelte in ihrer Bauform der Aaljolle sehr, war aber im Vorschiff gedeckt

Das letzte Exemplar einer Aaljolle schwamm noch bis vor 2 Jahren bei Tatenberg / Dove Elbe. Dort ist sie auf ca. 2 m Tiefe gesunken. Eigentümer kann man werden, indem man sie birgt...Der Rumpf war mit Polyester überzogen und hatte einen kleinen Dieselmotor.

PFLEGE(AN)FALL

Zur Innen- und Bilge-Konservierung stählerner Schiffe

Unter den vielen Methoden, sein Geld sinnlos in das 'große Loch im Wasser' zu schmeißen, als das manche Leute ihr Schiff bezeichnen, scheint mir eine besonders bemerkenswert zu sein: Sein Schiff von innen zu sandstrahlen und mit teuren Anstrichmitteln zu traktieren. Geht man davon aus, daß Eisenschiffe von innen immer isoliert und verkleidet werden müssen, wenn man sie bewohnbar machen will, so scheiden Aspekte wie 'optische Schönheit' oder 'angenehm zu berühren' bei dem auszuwählenden Anstrichmittel von vornherein aus. Man sollte sich ausschließlich an der Effektivität, der Zweckmäßigkeit und dem Preis orientieren. Und da empfiehlt es sich ja immer, in der Berufsschiffahrt mal herumzufragen, also bei den kleinen Kümos und Binnenschiffen. Und was wird man da hundertfach zu hören bekommen, wenn man Bilgen- und Außenhautkonservierung hinter Wandverkleidungen fragt? Fast immer das gleiche - "Wisura-Öl"!
Was ist das nun für ein Zeu g? Man bezeichnet es als 'Penetrier-Öl', Nicht-Akademiker sagen auch 'Kriech-Öl'. Seine Konsistenz - Verzeihung: Beschaffenheit - erinnert an Zuckerrübensirup o.ä. Es wird mit Pinseln aufgetragen, man kann es auch verdünnen (Dieselöl o.ä.) und mit der Spritzpistole verschießen, möglichst aber ohne Zerstäuber. Die Untergründe können ruhig rostig sein; dicker Schuppenrost sollte entfernt sein. Auch mäßige Verschmutzung macht nichts, nur lose sitzende Partikel sollten entfernt sein. Richtig trocknen tut das Zeug nie, bestenfalls nach Wochen ist es nicht mehr rutschig auf der Oberfläche. So lange also kriecht das Zeug geradezu niederträchtig in die verborgensten Winkel, in die kein Pinsel mehr hinkommt, setzt sich da fest und verkleistert dem Wasser den Zugang.
Ideal also für rostige Bilgen und Laderäume, die verkleidet werden sollen. Die Schmierschicht macht auch nach Jahrenden noch jede Verformung der Außenhaut mit, ohne sich zu lösen, es kann jederzeit geschweißt und gebrannt werden ohne Gefahr - und es stinkt nicht (riechen tut's nur Anfangs etwas).
Hersteller: WISURA Bremen, Postfach 1o o2 o7, 28 Bremen Tel.: o421 / 32 11 o1. Dort erfährt man ggf. die Anschrift des nächstgelegenen Auslieferers. In Hamburg ist dies der Schiffsausrüster Gebr. Kornblum in der großen Elbstraße 78; gehandelt wird das Öl in 5o l Gebinden, die man dort gleich einladen kann.
5o l reichen nach meiner Schätzung für 2 rostige Ewer und kosten ganze 139 Mark.
Aber wie gesagt - wer gern sehr viel mehr Geld ausgeben will, möge sein Schiff von innen sandstrahlen und anschließend teure Farben verstreichen!

Joachim Kaiser

Eine Lanze für den Teer
(und andere konventionelle Pflegemittel
für Holz- und Stahlschiffe)

"Im letzten Piekfall wurde in zwei Beiträgen alles mögliche über die Nachteile des Steinkohlenteers geschrieben. Erstaunlich ist dabei besonders, daß beide Beiträge von Leuten stammten, deren Schiffe ihr langges Leben nicht zuletzt dem Anstrichmittel Teer verdanken! Weil hier die unbestreitbaren Vorteile des Teers glatt unter den Tisch gefallen sind und andererseits sehr aufwendige, also teure Konservierungsmethoden und -mittel genannt werden, möchte ich hier von meinen langjährigen guten Erfahrungen berichten.

Grundsätzlich ist jeder Anstrich nur so gut wie der Untergrund, auf dem er sitzt. Das gilt für moderne Konservierungsmethoden in weit stärkerem Maße als für die herkömmlichen. Daß auf schlechten Untergründen die besten Anstriche nicht halten, ist eine Binsenweisheit, die man den von Bernd Alm und Bernd Schmiel geschilderten Erfahrungen entgegensetzen muß. Wenn jahrzehntelang immer nur neu drübergeschmiert wird, ohne von Zeit zu Zeit die dicken Schichten abzustechen, dann sollen wohl Rostnester darunter unentdeckt bleiben. Diese Tatsache ist kein Nachteil des Teers, sondern die Folge von mangelhafter Pflege.
Um es vorwegzunehmen- ich halte nur einen einzigen Anstrich für widerstandsfähiger als Teer: Das 2-Komponenten-Teerepoxydharz. Aber auch dieses viel verherrlichte Mittel hat seine Nachteile. Zum einen setzt es voraus, daß das (Stahl-)Schiff gesandstrahlt wird. Dann kommt ein Zink-Grundanstrich drauf, und auf den wiederum 3 Anstriche mit Teer-Epoxyd in bestimmten Mischungsverhältnissen und Zeitabständen. Diese Prozedur ist selbst dann noch sehr teuer, wenn man das meiste dabei selbst macht. Zuerst muß man mal eine Werft oder einen Platz finden, wo gesandstrahlt werden darf. Sehr viele Werften lehnen das ab, nicht so sehr wegen der allgemeinen Staub-Schweinerei, sondern weil der aus gemahlener Kupferschlacke bestehende Staub sich in die Lager aller freistehenden Maschinen und Slipwagen setzt und die Weißmetall-Buchsen in kurzer Zeit ruiniert etc.
Wenn dann das Schiff nicht völlig leer ist, sondern sich schon Einrichtung, Maschinen oder Holzteile oder nur Bulleyes darin befinden, so muß äußerste Sorgfalt darauf verwandt werden, diese vor Beschädigung oder nur vorm Eindringen des feinen Staubes zu schützen.
Auch ist das Sandstrahlen dicker Teerschichten keine einfache Sache. Im Sommer, wenn der Teer weich ist, gehts gar nicht - man treibt die dicken Teerfalten mit dem Strahl vor sich her wie Kuchenteig, ohne daß

das Zeug sich löst. Auch bei kühlerem Wetter geht dicker Teerauftrag nicht so leicht ab, wie man sich das vorstellt; dicke Krusten wird man vorher mit der Hand abstechen müssen. Da unmittelbar nach dem Sandstrahlen mit dem Farbauftrag begonnen werden muß, wozu nun wieder mindestens 2o°C erforderlich sind, wenn ich mich recht entsinne, muß man schon einen guten Draht zu Petrus haben, um bei all den Arbeiten gerade die richtige Witterung zu haben!

Während ich bei neu aus Stahl gebauten Rümpfen immer sandstrahlen und mit Teer-Epoxyd arbeiten würde, muß man die Sache bei alten Rümpfen etwas differenzierter sehen. Zum einen ist der neue Stahl viel rostanfälliger als alter Schiffbaustahl. Zum anderen sieht man beim Sandstrahlen alter Schiffe oft erst die schlechten Stellen (oder bläst sogar durch). Und dann kommt die Gewissensfrage: Sofort reparieren und gleich mit Sandstrahlen, oder warten? Denn ist die Konservierung erst mal drauf, wird jede Reparatur ein großer Aufwand: Wenn man an den Nahtstellen und auch mit den neuen Platten nicht immer wieder Ärger haben will, muß wieder gesandstrahlt werden.
Bei genieteten Rümpfen droht noch eine besondere Gefahr - werden sie zu hart gesandstrahlt, oder sind die Nietköpfe schon vorher abgerostet gewesen, so kann man leicht die Nieten losblasen. Dies ist zum Beispiel bei einem größeren stählernen Seglerrumpf geschehen, bei dem dann hunderte von Nietköpfen nachgeschweißt werden mußten.
Und sitzt das teure Zeug erstmal drauf, ist man noch lange nicht aller Sorgen ledig. Denn will man nun mit bunten Lacken drübermalen, so schlägt der Grundstoff Teer nach einer Weile gelb durch. Also muß erst ein Trennbinder her, und dann erst geht es bei null los mit dem neuen Lackaufbau. Gelegentlich ist zu beobachten, daß alle späteren Anstriche auf dem Teerepoxyd schlecht haften, weil seine Oberfläche sehr glatt und hart ist. Bevor man also den 'Ärger mit dem leidigen Rost auf Jahre los ist', wie so schön gesagt ist, hat man erstmal eine Menge Kosten und Ärger anderer Art.

Daher meine ich, daß man alte Rümpfe nur dann sandstrahlen sollte, wenn die Außenkonservierung ganz und gar hinfällig ist, wenn der Eigner später wenig Zeit zur Pflege hat und wenn das Schiff viel liegen wird. Mit entscheidend wird sicher auch sein, ob man einen guten Draht zu einer Sandstrahl-Firma oder zu Farbenherstellern hat. Beauftragt man eine ganz normale Firma mit dieser Aktion, so wird man für ein 15-Meter-Schiff schätzungsweise 1o ooo Mark los; selbst im Do-it-yourself-Verfahren mit Leihkompressor und Prozenten überall wird man nahe an 5ooo Mark kommen. Wer kann hier mehr und Genaueres berichten?
Ist der Farbaufbau des Schiffes aber noch leidlich gut und hat der Eigner Zeit und Lust zur Pflege, so sollte man sich das Ganze reiflich überlegen. Für all jene, die den alten Anstrichmitteln treu bleiben wollen oder sie wieder verwenden möchten, seien hier zunächst die Vorteile konventioneller Teerfarben genannt:

- Teer haftet besser als jedes andere konventionelle Anstrichmittel auf Eisen, auf leicht verunreinigten Untergründen (Flugrost, dünner fester Rost, festsitzende Farb- und Teerreste) sogar besser als auf glatten Oberflächen, z.B. glattgeschliffenem Eisen.
- Teer ist weitgehend unempfindlich gegen Schichtverletzungen. Berührungen spitzer oder stumpfer Gegenstände, die jeden Lack zersplittern lassen, verreiben den Teer nur, oft ohne die Metalloberfläche bloßzulegen (Schmierwirkung). Die Schichtränder splittern nicht, es kriecht kein Rost darunter wie bei jeder Lackverletzung.
- Teer ist mit weitem Abstand das billigste aller Anstrichmittel.
- Teer kann man beliebig lange lagern, er scheint sogar mit den Jahren zu 'reifen', trocknet jedenfalls immer besser und verliert seine scharfen Ausdünstungen. Deshalb lohnt sich der faßweise Einkauf, wodurch noch einmal Kosten gespart werden.

Unter den Anstrichmitteln auf Teerbasis muß man folgende unterscheiden:

1. Steinkohlenteer. Diesen meint man, wenn man von Teer spricht. Er wird mit großen, runden Pinseln aufgetragen, besser noch mit Farbrollen. Erst nach Tagen trocknet er richtig, wird aber nie richtig hart (außer bei Kälte). Wegen seiner Ausdünstungen bei Wärme sollte er lieber bei weniger hohen Temperaturen verstrichen werden (im Sommer morgens oder abends). Ist nach Auftrag unempfindlich gegen Tau oder Regen. Bei Neuauftrag oder stark abgefahrenen Schichten: 3 oder 2 Schlag. Hat man wenig Zeit, den Teer antrocknen zu lassen, so pudert man nach einigen Stunden oder am nächsten Tag die noch klebrige Oberfläche mit Zement oder Gipsstaub ab. Zum einen bindet sie dann besser ab, zum anderen sieht man beim Neuauftrag genau, wo man schon gemalt hat und wo nicht. Bei gutem Untergrund langt 1 Schlag mit der Rolle. Kleine Schadstellen rundherum gut freistechen, nach Trocknung 1-2 mal mit Silberprimocon (s.u.) übermalen, dann Endanstrich. Schiff kann durchaus mit noch klebrigen Anstrich zu Wasser gelassen werden. Anwendungsgebiet: Bodenanstrich, oft auch Außenanstrich bei Eisenschiffen bis zur Wallschiene.
2. Black Varnish oder 'Eisenlack'. Dünnflüssiger und besser trocknend als Teer, sonst ähnlich. Black Varnish ist veredelter Teer (also teurer) mit bei Wärme schärferer Geruchsentwicklung. Wegen dieser Geruchsentwicklung, die nie ganz aufhört, sollten die unter 1-3 beschriebenen Farben nicht in bewohnten oder sonstigen Innenräumen verstrichen werden. Black Varnish wurde früher für all die Anwendungsgebiete auf Stahlschiffen verwendet, für die ich den unter 3. beschriebenen Anstrich empfehle. Sehr gut taugt Black Varnish zum Unterwasseranstrich von hölzernen Arbeitsschiffen, wo es die gleiche Aufgabe und Wirkungsweise übernimmt wie der Teer bei Stahlschiffen. Teer sollte bei Holzschiffen nicht genommen werden, weil er offenbar verrottungsfördernd wirken kann. Rohes Holz sollte vorher geprimert werden, dann 2 oder 3 Schlag mit Rolle oder Quast. Verträgt sich sehr gut in wechselweisem Anstrich mit normalem Antifouling: Auf die letzte Schicht Black Varnish nach Abtrocknung einen Auftrag Antifouling. Das Antifouling wäscht und reibt sich im Lauf des Sommers immer weiter ab. Im Herbst oder nächsten Frühjahr kann dann nach Ausbesserung gleich wieder ein Schlag Black Varnish und anschließend ein Schlag Antifouling aufgetragen werden. Sonstige Eigenschaften und Verarbeitung: Wie Teer (die Sache mit dem Antifouling funktioniert übrigens auch in Verbindung mit Teer).

3. 'Inertol' (Markenname) ist ein veredeltes Black Varnish, dem ein Härter zugesetzt ist. Trocknet schneller und besser als das Ausgangsprodukt, bildet eine relativ harte und schmierfeste Oberfläche, auch bei Wärme, besitzt bei Schichtverletzungen jedoch noch die guten Eigenschaften des Teers. Dünstet nach Trocknung weit weniger als 1. und 2., sollte aber auch nicht im Wohnbereich innen verwendet werden. Kann überall da verwendet werden, wo Abrieb oder mechanische Beschädigungen die Verwendung von Lacken wenig sinnvoll erscheinen läßt: Decksanstriche eiserner Arbeitsschiffe, besonders Binnen- und Revierfahrzeuge, Relingsleisten, Wallschienen, Leitwagen, Spannschrauben und alle Arten von verzinkten Beschlägen (auf Feuerverzinkung haften Lacke besonders schlecht), Ketten, Drahtseile (sollte man allerdings lieber labsalen), Ofenrohre und Auspüffe im Außenbereich, sofern sie nicht zu sehr erhitzt werden, Wassergänge (Rinnsteine), Anker, bewegliche Teile des Ankerspills und anderer Winden, eiserne Poller etc.
4. 'Silberprimocon' (Markenname, wird auch unter div. anderen Bezeichnungen gehandelt). Die Grundsubstanz ist Teer, der gereinigt, stark verdünnt und mit Härtern versehen ist. In das ganze wird dann Aluminiumpulver eingerührt, welches zusätzlich korrosionshemmende Wirkung hat und galvanische Ströme unterbindet. Nach dem erfolgreichen Verrühren der billigen Grundstoffe kleben die Hersteller bunte Etiketten mit fantasievollen Namen auf die Dosen und verkaufen diese zu überhöhten Preisen. Nichts desto weniger wird Silberprimocon in der Berufsschiffahrt mehr und mehr verwendet. Seine Qualität als Grundanstrich auf rohem Eisen und Holz ist unbestritten. Viele Binnenschiffer verzichten heute ganz auf Teer und streichen unter Wasser 3 x Silber. Auch im Überwasserbereich als Grundierung verwendbar - es läßt sich mit normalen Lacken überstreichen, kann allerdings in der ersten Schicht noch stellenweise gelb durchschlagen (das macht der Teer). Auch in sauberen Bilgen und als Grundierung in Innenräumen verwendbar. Bei der Verarbeitung können allerdings unangenehme bis giftige Gase entstehen wie bei allen Teerfarben. Hier allerdings stinkt das Lösungsmittel mehr als der Teer.
Auf unreinen, leicht rostigen und mit festsitzenden Farbresten übersäten Untergründen ist die schnelle Trocknung von Nachteil - das Silberprimocon trocknet schneller, als es die tiefsitzenden Ritzen und Poren erreichen kann. Hier empfehle ich (die Hersteller werden darob die Haare raufen), bis zu einem Drittel reines Maschinenöl, bei Kälte auch Diesel- oder Heizöl zuzusetzen, bei nachfolgendem Teeranstrich kann auch eine Teerfarbe hineingemischt werden, sogar mit dem Öl zusammen. Dann fettet der Anstrich besser und bleibt länger kriechfähig.

Was nun die Entfernung dicker alter Anstriche angeht, so gibt es da auch einige Tips. Bei Unterwasseranstrichen, besonders im wechselweisen Anstrich mit Antifouling, muß man etwa alle 7 Jahre die Außenhaut abstechen, weil die Schicht einfach zu dick wird.
Wie ganz richtig gesagt wurde, nimmt Teer bis zu einem gewissen Grade Wasser auf. Dabei werden die äußeren Schichten richtig weich. Wenn nun das Schiff frisch auf Land gezogen worden ist, beginnt man sogleich mit Roststechern, auch kräftigen Spachteln oder breiten (stumpfen) Stecheisen, die alten Schichten streifenweise 'herunterzuschälen' - es geht dann ganz leicht und schnell. Dabei wird man automatisch jedes möglicherweise darunter befindliche Rostnest zu Gesicht bekommen. Neuen Farbaufbau dann mit Silberprimocon beginnen.
Die Überwasser-Teerschichten sitzen dagegen viel härter. Man ölt etwa 2 Tage vorher mit Heizöl oder auch verdünntem Maschinenöl die betreffenden Flächen ab. Dann dicksitzende Schichten mit scharfem Stecheisen oder Roststecher abstoßen, möglichst bei kühlem Wetter (oder bei soviel Hitze, daß man mit einem Spachtel arbeiten kann). Vorsicht - Schutzbrille tragen, möglichst auch Kopfbedeckung! Die kleinen Teersplitter fliegen überallhin, reizen die Augen und verkleben die Haare.
Will man vom Teer ganz weg und anschließend lacken, nimmt man anschließend einen Schweißbrenner o.ä. zur Hand und in die andere Hand einen breiten Spachtel und treibt den Teer hoch, sticht bzw. schiebt ab und verbrennt die festsitzenden Reste durch 'Draufhalten'. Man kann den Teer auch regelrecht verbrennen, aber dann ist's mit dem blauen Himmel über der Werft vorläufig vorbei.
Das Abölen stählerner Schiffe ist sowieso immer gut, wenn man mit konventionellen Farben weiterarbeiten will. Das Öl kriecht unter den Rost, der dann ganz leicht zu lösen ist, oft sogar von selbst herunterfällt. Nur Zeit muß man mitbringen bei dieser Methode. Hat man die Farbreste dann mechanisch oder durch Wärme entfernt, so dient das in den Poren verbliebene Öl gleichzeitig der Konservierung. Kein Anstrich jedoch, solange noch eine glänzende, deutlich fühlbare Ölschicht vorhanden ist!
Ein letztes Argument schließlich, daß Teer eigne und anderer Leute Fender, womöglich auch anderer Leute Schiffer verschmieren kann, finde ich etwas komisch. In allen möglichen Bereichen sollen unsere Schiffe so authentisch wie möglich aussehen, nach Holzteer riechen und ausgewetterte Segel führen. Ihre Besatzungen laufen bei jeder Gelegenheit mit Finkenwerder Buscherumps herum, als seien sie Seefischer in der dritten Generation. Und dann sich über das bischen Teer-Schmierkram aufregen wie ein Yachtsegler, wo man mit Terpentin und einem Lappen im Nu alles abwischen kann?
Genau im Gegensatz hierzu möchte ich einen letzten großen Vorteil des Teers für unsere Schiffe formulieren: Liegt man in einem Hafen mit vielen Yachten zusammen und will seine Ruhe haben, und da droht schon wieder so ein sythetisches Glitzerding längsseits zu kommen - dann helfen nur noch althergebrachte Methoden. Man ruft dem im Anlegen begriffenen 'Skipper' zu: "Vorsicht - frisch geteert!" und hängt gleichzeitig seine Autoreifen vorsorglich als Fender raus. Dabei kann man durchaus ein ganz freundliches Gesicht machen - die Reifen und der Teer wirken besser als die zornigste Verwünschung! "

Joachim Kaiser

Bei der Restaurierung alter Segelfahrzeuge tauchen eine Reihe von Fragen auf, die man sich auch bei eingehender Beschäftigung mit Fachliteratur nicht allein beantworten kann.

Ich habe da ein Problem, welches ich gerne zur Diskussion stellen möchte.

Es gibt viele Bilder, Zeichnungen und Fotos, auf denen Seitenschwerter abgebildet sind. Man kann sehr gut erkennen, wie die Schwerter von der Seite ausgesehen haben. Die Umrisse, das Längen-Breiten-Verhältnis, die Beschläge und vieles mehr sind einwandfrei zu rekonstruieren. Nur, was fast immer nicht festzustellen ist: Wie war die Profilierung?

Die Erfahrung, die einige Eigner mit den für Ihre Schiffe selbstgefertigten Seitenschwertern gemacht haben, läßt des Schluß zu, daß es nicht reicht, einfach einpaar Holzbretter zusammenzufügen, mit den nötigen Beschlägen zu versehen, sie seitwärts rauszuhängen und loszusegeln.

Diese "Stullenbretter" haben dann nämlich die unangenehme Eigenschaft, bei fast jeder Welle wieder die waagerechte Lage einnehmen zu wollen. Um dem abzuhelfen, werden dann Krücken in Form von Niederhaltern angebaut. Da man früher ohne diesen Notbehelf ausgekommen ist, muß also etwas falsch an diesen modernen, alten Seitenschwertern sein. Aber was? Vielleicht der Ausstellwinkel des Schwertes zum Rumpf?

Ich bin der Meinung, daß es etwas mit dem Profil der Seitenschwerter zu tun hat. Und dabei stellt sich gleich eine neue Frage: Warum hat man so lange an zwei Seitenschwertern festgehalten, wo die Dinger doch so viel Arbeit bereiten?

Ein großer Vorteil gegenüber einem Mittelschwert ist natürlich die verminderte Havariegefahr bei Grundberührung, da die Seitenschwerter nicht nur nach hinten hochklappen können, sondern auch zur Seite. Doch dies allein kann es nicht gewesen sein. Ein Mittelschwert hat in der Regel immer ein symmetrisches Profil und somit fast nur den Zweck, wenn es herabgelassen ist, die Lateralfläche zu vergrößern. Seitenschwerter können jedoch asymmetrische Profile haben,und zwar das der Steuerbordseite und das entgegengesetzte der Backbordseite.

Damit hätte das jeweils herabgelassene Leeschwert nicht nur die Aufgabe, die Lateralfläche zu vergrößern, sondern würde zusätzlich durch die Kraft des das Schwert umströmenden Wassers der Abdrift entgegen wirken.

Um dies zu verdeutlichen, nehmen wir uns das Profil eines langsam fliegenden Flugzeugs. Die Oberseite ist stärker gewölbt als die Unterseite. Die umströmende Luft muß sich an der Oberseite schneller bewegen als an der Unterseite, um gleichzeitig an der Hinterkante anzukommen. An der Oberseite entsteht dadurch ein Unterdruck (Sog) und an der Unterseite ein Überdruck. Wenn die Luft schnell genug um den Flügel streicht, kann sich das Flugzeug erheben.

Ein richtig profiliertes Seitenschwert müßte ab einer gewissen Umströmgeschwindigkeit des Wassers zuerst gegen den Schiffsrumpf gedrückt werden und somit schon das Aufsteigen des Schwerts verhindern. Je schneller ein Schiff im Wasser segelt, je schneller würde die Umströmgeschwindigkeit und je größer müßte der Druck gegen die Abdrift werden.

In Holland sagt man ja, ein mit der Innenseite nach oben liegendes Schwert müßte so hohl gebaut sein, daß man 2 Pützen Wasser hineinkippen kann. Seitenschwerter sind jedoch je nach Schiffsgröße verschieden groß.

Doch wie sieht ein günstiges Profil für alte Segelschiffe aus? Wie muß die Außenseite, wie die Innenseite gewölbt sein? Wer hat eigene Erfahrungen gemacht? Wer hat etwas über die Profilierung von Seitenschwertern gelesen oder durch Gespräche mit alten Schippern erfahren?

B. SCHMIEL

HEUERSTELLE

HEUERSTELLE++HEUERSTELLE++HEUERSTELLE++HEUERSTELLE++HEUERSTELLE

Es mag vielleicht am Winter liegen, aber diesmal sind nur arbeitslose Seeleute "im Angebot". Dafür hat aber schon wieder kein Segler um Hände nachgesucht.

Gerhard Hebborn Rüdigerstraße 68 5000 Köln 91 0221/692488
37 ger Baujahr, Tauchermeister mit einigen Erfahrungen im Segeln sucht für's Frühjahr eine Woche eine Mitsegelgelegenheit auf Nord- oder Ostsee.

Holger Lübberstedt Dorferbogen 29 2050 Hamburg 80 73759 51
Student mit Sportbootführerschein, BR-Schein und Erfahrungen mit Booten sucht eine regelmäßige Anstellung auf einem Schiff der Flotte. Er ist noch keine 30 Jahre alt.

Isolde Kunz Heußweg 108 2000 Hamburg 19 4912 806 oder 3687 393,
knappe 30, mit BR-Schein sucht für gelegentlich Arbeit auf einem Gaffelschiff, Revier Elbe, Nord- oder Ostsee.

Ernst Weihreter Martin Luther Straße 42 1000 Berlin 30 2137 913,
1946 geboren, im Besitz des Sportbootführerscheins, er möchte gern auf einer Tjalk (wenn möglich) zwei Wochen im Juni 81 mitsegeln.

Rainer Schang - Schenckstr.1, 6000 Frankfurt 90
möchte mit seinen Freunden gern mal irgendwo mitsegeln: "Wir sind alle kräftige Jungs und können auch schon mal ganz ordentlich an einem freien Ende herummachen."

Joachim Feyerabend - Gr.Weyersbergstr.4, 6600 Saarbrücken
Tel:0681/79431 hat zwei Freunde (♀+♂), die selbst ein Gaffelschiff kaufen wollen. Sie haben im Juli vier Wochen Zeit und würden gerne mehr Erfahrungen sammeln und sich etwas umsehen.

Eine Minute vor Redaktionsschluß gehen doch zwei! Heuerangebote ein:

Kutter "EQINOXE" (15,00 x 4,50 x 2,50) soll Ende Mai bis Ende Juni nach Portugal überführt werden.
Hans-Werner Meyer - Theresienstieg 4, 2 Hamburg 76
Tel:040/2208147 oder 8503054 (Lensch) sucht zwei Mitsegler für 2 oder 4 Wochen (DM 300,- pro Woche)

Für seine Yachtgaleasse "WERDANDI" (19,40 x 5,40 x 2,10) sucht Harald Paetow - Ansgarstr.14, 2105 Seevetal 11
Tel:04185/2618 (abds) oder 040/34912874 (tgs)
feste Hände, die als dauernde Besatzungsmitglieder bei ihm anheuern wollen.

BUXTEHUDER EWER

Die Redaktion vom PIEKFALL freut sich , auf den folgenden Seiten über einen kleinen und jetzt noch unscheinbaren alten Frachtsegler von der Este berichten zu können .Unser Mitglied Ewald Martens und seine Frau Ingrid sind der Geshhichte dieses Giekewers nachgegangen . Sie haben gleichzeitig den Prozeß seiner Restaurierung zum Museumsschiff für die Stadt Buxtehude eingeleitet und vorangetrieben . Wir meinen , ihr Engagement kann ruhig als beispielhaft bezeichnet werden . Seit einem Jahr wissen wir von den zeitraubenden Nachforschungen Ewalds über die Lebensgeschichte dieses Ewers und von seinen ersten Gesprächen , Kontakten , kleineren Veranstaltungen in Buxtehude, die die Restaurierung des alten Seglers zum Ziel hatten . Die kostspielige und schwierige Arbeit einer Restaurierung des Ewers soll nun möglich werden als Gemeinschaftsleistung aller an der lokalen Schiffahrtsgeschichte interessierten Bürger der alten Hansestadt Buxtehude .

Gut Ding will Weile han . Dem Buxtehuder Heimatverein und besonders herzlich unseren Mitgliedern wünschen wir gutes Gelingen und vor allem Ausdauer !

Vielleicht kann mit Zielstrebigkeit auch andernorts erreicht werden , was schon der Heimatverein des Kreises Steinburg mit der Restaurierung des hölzernen Ewers HERMANN geleistet hat oder was nun der Heimatverein Buxtehude vollbringen will , - in guter Zusammenarbeit mit engagierten Gaffelfreunden .

Der Ewer „Margareta" auf dem Fleth. Dieses Bild entstand vermutlich 1926. Ein Jahr zuvor hatte das einstige Segelschiff einen 18-PS-Motor erhalten – deshalb fehlt bereits der Mast, und die Pinne ist durch ein Steuerrad ersetzt.

Giek-Ewer Margareta - kommt er nach Buxtehude zurück?

Hinter der Elbinsel Lühesand liegt scheinbar vergessen ein alter Rumpf mit Aufbauten vor Anker. Er dient der Fähre Grünendeich/Lühesand als Anlegeponton. Bei genauerem Hinsehen merkt man, daß dieses Schiff trotz seines wenigen Sprunges doch gefällige Linien hat. Es ist der Rumpf eines der ganz früh gebauten eisernen Ewer mit hölzernem Boden, der noch unverändert erhalten ist.

Im Januar 1897 gaben die Gebrüder Nicolaus und Dietrich Ecks aus Buxtehude diesen Giekewer bei Kremer & Sohn in Elmshorn in Auftrag. Schon am 3. Mai 1897 wurde der Ewer unter dem Namen Margareta (Tragfähigkeit 34.362 kg) im Buxtehuder Schiffsregister eingetragen.
Der Gesamtpreis betrug (ohne Segel) 5.162,60 Goldmark.
Die Besegelung, bestehend aus Stagfock und Großsegel, nähte der Segelmacher Reckmann aus Altona.

Hier im Fleth von Buxtehude , dem mittelalterlichen Hafen aus der Zeit der Hanse , soll in Zukunft der Ewer liegen , genau an derselben Stelle wie im Bild .

Nach dem frühen Tode von Nikolaus Ecks, der 1900 starb, übernahm Dietrich Ecks den Ewer allein und mußte seine Mutter und seine drei Schwestern auszahlen.
Nach dem ersten Weltkrieg nahm Schiffer Ecks, wie es damals häufig vorkam, seine Frau und seinen zweijährigen Sohn mit an Bord. Beide fuhren 4 Jahre mit, bis der Junge zur Schule mußte. Es gibt aus dieser Zeit überlieferte Geschichten, die das Bordleben der Familie so eindringlich schildern, daß man glauben könnte, es sei erst jetzt geschehen.
Zwei dieser kleinen Geschichten möchte ich bringen. Die erste hat mir die in Buxtehude lebende Tochter des Schiffers erzählt:

Dreimal in der Woche
Buxtehude - Hamburg und zurück

Mein Vater hatte eines Tages durch die Firma F. A. Kattau Mühlenwerke (Inhaber der Firma war seinerzeit der stadtbekannte Herr Erich Meyer sen., der sich großer Wertschätzung erfreute) den Auftrag, Getreide im Hamburger Hafen zu laden und in Buxtehude an der Mühle F. A. Kattau zu löschen.
Es war Wochenanfang. Am nächsten Tag ging mein Vater ins Büro der Firma Kattau. Dort wurde er mit den Worten empfangen: "Wat, Schipper, Se sind noch nich weg?" Mein Vater war gar nicht soweit gekommen, die Ladung, die bereits im Hafen lag, zu avisieren. Statt dessen kamen ihm diese explosiven Worte seines Auftraggebers entgegen. Mein Vater: "Doch, Meyer, ick bün all wedder trück!" - - - "Ne, wat seggen's dor, dat is jo kum to gleuben!"

Doch, doch, so war's. Mein Vater hat später erzählt, dass er unverzüglich die Segel gesetzt habe, nachdem er den Auftrag bekommen hatte. Ein guter Wind war ihm günstig. In kürzester Zeit war der Hamburger Hafen erreicht, und auch beim Laden kam er sofort dran. Richtung Heimat blies wieder ein starker guter Wind, so dass die MARGARETA in unwahrscheinlich kurzer Zeit wieder im Hafen lag. Gelegentlich wurde auch die Nacht hinzugekommen. Es ist vorgekommen, dass mein Vater mehrere Nächte hintereinander keinen Schlaf bekommen hat, wenn Not am Mann war, evtl. zwischendurch mal ein paar kurze Stunden. Auch mußte man gelegentlich damit rechnen, lange Wartezeiten an den Ozeandampfern in Kauf zu nehmen, bis man zum Laden "dran" war.

In dieser Woche hat mein Vater die Fahrt von Buxtehude nach Hamburg und zurück noch ein paar Mal gemacht, was ein erstaunliches Resultat gewesen war, dem auch der Herr Erich Meyer seine Bewunderung und Anerkennung nicht versagen konnte.

Ewer MARGARETA beim Laden oder Löschen der Getreideladung vor einer der Buxtehuder Mühlen .

So, nun noch etwas Außergewöhnliches!
Erhard Grimm, Eigner der Quatze "Nordstern", liegt noch zur Zeit in Friedrichskoog zum Ausbau. Erhard sucht dringend einen Bootsbauer. Adresse von Erhard: 2000 Hamburg 20, Gneisenaustr.43
Tel: 040/ 49 42 44

Die zweite Geschichte hat mir mein Onkel vor einigen Jahren erzählt.

Meinem Onkel blieb beim Staken und bei ablaufendem Wasser im Mühlenberger Loch, der Staken im Schlick stecken. Anstatt lessulassen, hielt er fest und hing im selben Augenblick, den Staken fest in der Hand, in der Elbe. Schipper Ecks ging vor Anker, um nicht auf Sand zu treiben. Er machte die Jolle klar und holte den Jungen samt Staken zurück. Mit Ankerauf dauerte Alles mehr als eine Stunde.

Im Sommer 1925 wurde bei den Deutschen Werken in Kiel ein 18 PS Einzylinder-Glühkopf eingebaut. Hierbei erhielt das Schiff achtern einen kleinen Maschinenraum mit einem etwa 50 cm hohen Aufbau, der heute noch vorhanden ist.
So ausgerüstet, hat Schiffer Ecks es fertiggebracht, in einer Woche 6 Fahrten mit Ladung von Hamburg nach Buxtehude zu machen. Als Fracht fuhr er hauptsächlich Getreide für die Buxtehuder Mühlen und Gerbstoffe für die Lederfabrik. Von Buxtehude nach Hamburg Mehl und aus dem Alten Land Mauersteine.

Erst gegen Ende des 2. Weltkrieges wurde das Schiff für ca. 2 Jahre aufgelegt, dann aber wieder in Fahrt gebracht. 1950 verkaufte D. Ecks dann den Ewer aus Altersgründen an den Schiffer Heinrich Braack aus Grünendeich. Wie lange er das Schiff in Fahrt gehalten hat, ist nicht bekannt.
1973 wurde der Ewer aus dem Schiffsregister gelöscht, weil er inzwischen zum Fähranleger umgebaut worden war.

Der Buxtehuder Heimatverein hat es sich nun zur Aufgabe gemacht, dieses für Buxtehude so interessante Schiff zurückzuholen und es ins Fleth vor die Mühle zu legen, für die der Ewer rund 50 Jahre lang Mehl und Getreide gefahren hat.

Am 20. und 21. Juni 1981 findet anläßlich einer Brückeneinweihung ein großes Hafenfest statt. Der Reinerlös dieses Festes soll für den Ankauf und die Restaurierung der "Margareta" dienen.

Der Besan-Ewer "Johanna" hat sein Kommen zugesagt, und wir würden uns freuen, weitere alte Schiffe im Buxtehuder Hafen begrüßen zu können.

Ewald Martens

Mit dem folgenden Brief ist der neue Abschnitt in der vierundsechsigjährigen Existenz des Ewers MARGARETA "offiziell" eingeleitet worden ;

Ewald Martens

2150 Buxtehude, den 8. Januar 1981
Bahnhofstraße 34

An den
Vorstand des Heimatvereins
z.Hd. Herrn Bartmer
St. Petri-Platz

2150 Buxtehude

Sehr geehrter Herr Bartmer!

Nach unseren beiden kurz geführten Gesprächen möchte ich zum Thema
"Ewer im Fleth"
meine Gedanken dazu schriftlich wiederholen.
Meine Idee wäre, zur weiteren Belebung der Innenstadt von Buxtehude und als Attraktion, einen alten Frachtewer ins Fleth zu legen.
Da ich mich hiermit schon längere Zeit beschäftige, weiß ich, daß zur Zeit noch 2 alte Ewer zum Verkauf stehen.
Meiner Meinung nach wäre es lohnenswert, eines dieser Schiffe vor dem Verschrotten zu retten, zu restaurieren und aufgetakelt ins Fleth zu legen.

Es gibt außerdem einen alten Ewer, der 1897 für einen Schiffer in Buxtehude gebaut und von ihm bis 1950 gefahren wurde. Von diesem Schiff existieren noch alle Unterlagen wie z. B. handgeschriebene Rechnungen der Bauwerften, Preußischer Schiffsbrief, Segelmacherrechnungen, Besatzungslisten usw.
Dieser gut erhaltene Ewer dient leider noch als Fähranleger in einem Nebenfahrwasser der Elbe. Um an dieses für Buxtehude wohl interessanteste Schiff zu gelangen, würde ich vorschlagen, sich mit dem jetzigen Eigner in Verbindung zu setzen, um zu erreichen, daß

a) dieses Schiff käuflich erworben
oder
b) gegen ein geeignetes Schiff getauscht wird.

Der Heimatverein will Buxtehudes ältestes Schiff zurückholen

„Margareta“ soll schwimmendes Museum auf dem Fleth werden

Der 1897 erbaute Ewer ist noch gut erhalten und dient jetzt als Anleger

Buxtehude (AS). Das älteste noch komplett erhaltene Buxtehuder Schiff, die 1897 erbaute „Margareta von Buxtehude“, soll schon bald wieder bei der Mühle am Fleth festmachen. Der Heimatverein will den einmastigen Eisen-Ewer zurückholen und restaurieren lassen. Als Museumsschiff könnte die „Margareta“ nicht nur das Stadtbild verschönern, sondern zugleich zu einer Attraktion für Schiffsfreunde aus nah und fern werden. Zur Zeit fristet der Ewer ein zweckentfremdetes Dasein als Anleger auf der Elbinsel Lühesand, wo ihn der Buxtehuder Hobby-Schiffer Ewald Martens durch Zufall entdeckte.

Als Martens dem Heimatvereins-Vorsitzenden Horst-Günter Bartmer von seiner Entdeckung berichtete, war dieser sofort Feuer und Flamme: „Das darf sich Buxtehude nicht durch die Lappen gehen lassen“, meinte Bartmer kürzlich auf der Jahreshauptversammlung des Vereins. Und die Mitglieder gaben ihre Zustimmung, daß der Vereinsvorstand sich ab sofort bemühen soll, die „Margareta“ wieder nach Buxtehude zu holen – obwohl dies einiges kosten könnte.

Der derzeitige Eigner des Ewers, ein Gastwirt auf Lühesand, wird das Schiff vermutlich nur dann hergeben, wenn man ihm dafür einen neuen Anleger spendiert. Ewald Martens und Horst-Günter Bartmer sind freilich davon überzeugt, daß eine solche Ausgabe lohnt. Mit ihren eisernen Planken und dem hölzernen Boden ist die „Margareta“ nämlich vermutlich das einzige überhaupt noch erhaltene Schiff dieser Bauart. Vorher hatte man reine Holzewer gebaut, später reine Eisenewer.

Noch eine Besonderheit zeichnet die „Margareta“ aus: Trotz ihrer stolzen Länge von 17 Metern hatte sie nur einen Mast, obwohl bereits Ewer von nur 15 Metern Länge oft schon zwei Masten hatten.

Geradezu als „Glücksfall“ wertet es Ewald Martens, daß nicht nur das Schiff selbst erhalten geblieben ist, sondern auch alle seine Papiere. Es beginnt mit der Quittung über eine erste Anzahlung von 2000 Mark, die die späteren Eigner Nikolaus und Diedrich („Dieden“) Ecks aus Buxtehude am 25. Januar 1897 an die „Schiffsbauerei, Holzhandlung und Dampfsägerei D. W. Kremer's Sohn“ in Elmshorn leisteten. Der „Preußische Schiffsbrief Nr. 8“ vom 16. Juni 1897 kann ebenfalls noch im Original eingesehen werden – und sogar die komplette Besatzungsliste liegt noch vor. Darauf entdeckte Ewald Martens denn auch gleich zweimal den Namen seiner Familie: Sein Onkel und sein Vater waren 1923/24 als Schifferknechte auf dem Ewer gefahren.

Heimathafen der „Margareta“, war 53 Jahre lang Buxtehude – erst 1950 verkaufte „Dieden“ Ecks den Ewer an den Schiffer Heinrich Braak in Grünendeich. Hauptsächlich Getreide und Gerbstoffe für die Lederfabrik hatte Ecks damit von Hamburg nach Buxtehude gebracht.

Wenn die „Margareta“ jetzt wieder nach Buxtehude kommt, wird sie möglicherweise als schwimmendes Schiffahrtsmuseum auf dem Fleth dienen. Ewald Martens: „Buxtehude und das Alte Land haben eine so reiche Schiffahrtstradition, daß sich so etwas bestimmt lohnen würde.“

Die schöne Winteraufnahme am Buxtehuder Hafen , mit der MARGARETA im Vordergrund , ist höchstwahrscheinlich in den fünfziger Jahren gemacht worden . Das erkennt man an den eisernen Spundwand und den Dalben . An gleicher Stelle übrigens , werden zum "Brückenfest" am 21./22. Juni 81 der Ewer JOHANNA (und auch andere Museumsschiffe) festmachen können . Weiter hinten im Bild , im Dunst über der Este , ist die Eifahrt
ist die Einfahrt zum Fleth schwach zu erkennen .

Kappeln wird nun auch bald Museumshafen

Die Schlei war noch fast zugeeist. Da trafen sich 7 ganz verwegene Gaffelfreunde zu warmen Getränken und Gedanken in einer Kneipe bei Kappeln. Resultat der Sitzung: der Verein "Museumshafen Kappeln" ist gegründet worden. Im Nächsten PIEKFALL wird alles Wissenswerte über diese Neugründung berichtet.

Es gibt eine Reihe von Initiativen, die sich um die Tradition alter Segelschiffe kümmern. Im letzten Piekfall (21) ist das Deutsche Schiffahrtsmuseum, der Museumshafen Flensburg und der Arbeitskreis historischer Schiffbau vorgestellt worden. Über den Museumshafen Övelgönne ist schon des öfteren berichtet worden.

Diesmal möchte ich kurz die "Papenburger Canal Schiffahrts-Companie" vorstellen:

Die Geschichte Papenburgs ist begleitet von der Segelschiffahrt und ohne sie nicht darstellbar. Ich zitiere:

"Um die Bedeutung Papenburgs als Schiffahrtsstadt im richtigen Licht erscheinen zu lassen, sei nur daran erinnert, daß Mitte des vorigen Jahrhunderts etwa 250 schiffe unter Papenburger Flagge die Weltmeere befuhren." ... " Auf 24 Werften wurden die erforderlichen hölzernen Segler gebaut. In Schiffsschmieden, Segelmachereien, Reepschlägereien, Reedereikontoren, bei Schiffsausrüstern und Provianthandlungen gingen die Papenburger ihrer täglichen Arbeit nach. Papenburg lebte in dieser Zeit von der See".

Begonnen hat alles mit dem Torf. Er wurde in und um Papenburg abgebaut, auf kleine Schiffe verladen, über die Kanäle und die Ems nach Ostfriesland, sowie nach Holland transportiert und dort als Brennmaterial verkauft. Die Typenbezeichnungen für diese Segelfahrzeuge lauteten Mutten, Spitzmutten, Emspünten, Prähme, Schuten und Binnentjalken.

Als sich später die Frachtfahrten weiter ausdehnten, wurden andere Schiffstypen benötigt, um den Torf nun auch nach Bremen und Hamburg zu verfrachten. Es handelte sich um Butentjalken, Kufftjalken, Kuffen, Schmacken und Galioten.

Doch es blieb nicht beim Torftransport. Auch andere Frachten lohnten, transportiert zu werden. Und so war es nur logisch, daß Papenburger Schiffer ihre Handelswege ausdehnten und bald die Ostsee und auch das Mittelmeer befuhren. Zu den Küstenschiffen, wie Schonerkuffen, Schonergalioten und Galeassen gesellten sich bald die Toppsegelschoner, Schonerbriggen und Briggen, mit denen dann alle Meere befahren wurden. Auch gab es später eine Reihe von Dreimastern, wie Dreimastschoner, Schonerbarken, Barkentinen und Barken.

Während die kleineren Schiffstypen meist auf Papenburger Werften entstanden, konnten die immer größer werdenden Segler wegen des relativ flachen Emsfahrwassers und wegen der begrenzten Größe der Seeschleuse nicht mehr in Papenburg gebaut werden. Auch haben die meisten Werften es nicht verstanden, sich rechtzeitig auf den Stahlschiffbau umzustellen und so den Anschluß verpaßt.

Um die Bedeutung Papenburgs als eine ehemalige Schiffahrtsstadt lebendig zu halten und zur Bereicherung des Stadtbildes beizutragen, ist die "Papenburger Canal Schiffahrts-Compagnie" gegründet worden, mit dem Ziel, alte Papenburger Schiffe in Originalgröße nachzubauen.

Ich zitiere: "Dabei sollen weniger die Seeschiffe als die auf unseren Kanälen und der Ems verkehrenden Binnenschiffe wieder entstehen".

Finanziert werden soll das DM 500.000,-Programm unter anderem durch die Ausgabe von "Actien". Der kleinste Antei ist 1/20ooo = DM 25,-- und ab DM 100,-- gibt es auch eine Spendenbescheinigung.

Bisher schwimmen auf den Papenburger Kanälen zwei solcher nachgebauter Schiffstypen,und zwar seit 1978 ein Muttschiff/Binnentjalk, auch Pogge oder Mutte genannt und seit 1979 als zweites Schif eine Spitzmutte.

Das dritte Schiff, eine KUFF ist bereits 1980 fertiggestellt und im Januar sollte der Stapellauf sein.

Gebaut worden sind alle 3 Schiffe auf der bekannten Werft MEYER in Papenburg, über die es sich lohnen würde, einen eigenen Bericht zu schreiben.

Nun zu den bereits schwimmenden Nachbauten: Ich finde es sehr lobenswert, daß man in Papenburg alte Segelschiffe nachbaut, zumal einige Schiffstypen ja total ausgestorben sind. Geplant ist der Nachbau von insgesamt 7 Schiffstypen. Der 4. Nachbau soll ein Schoner werden.

Sämtliche Nachbauten sollen in den Papenburger Gewässern verankert werden und, wie bereits erwähnt, zur Bereicherung des Stadtbildes beitragen. Aus diesem Grund und wegen der Kostenersparnis beim Bau sind alle Schiffe nur oberhalb der Wasserlinie einigermaßen originalgetreu nachgebaut. Unter Wasser haben die Nachbauten nur eine pontonähnliche Form, um das Oberteil schwimmfähig zu halten. Somit ist es leider nicht möglich, mit einem dieser Schiffe zu segeln.

Ebenso ist es bedauerlich, daß alle Rümpfe "hohl" sind. Es sind also keine Innenausbauten vorhanden. Ich habe deshalb vorgeschlagen, wenigstens auf dem Schoner, es ist der größte Nachbau, einige Einbauten vorzusehen, damit Besucher Papenburgs auch einmal einen Eindruck erhalten von den beengten Raumverhältnissen, die unter Deck herrschten.

Man sollte in Papenburg auch noch einmal darüber nachdenken, ob man nicht vielleicht auf einen Nachbau verzichtet und mit diesem Geld ein segelbereites Fahrzeug "auf die Beine stellt". Sehr gut geeignet wäre meiner Meinung nach das typische Emsfahrzeug, die "PÜNTE".

Der originalgetreue, segelbereite Nachbau einer Pünte wäre eine lobenswerte Tat und ich glaube, Papenburg könnte mit so einem Schiff sich selber vorzüglich darstellen; und die Pünte hätte eine große Werbewirkung überall dort, wo sie hingesegelt wird.

EINE KUTTERIDEE

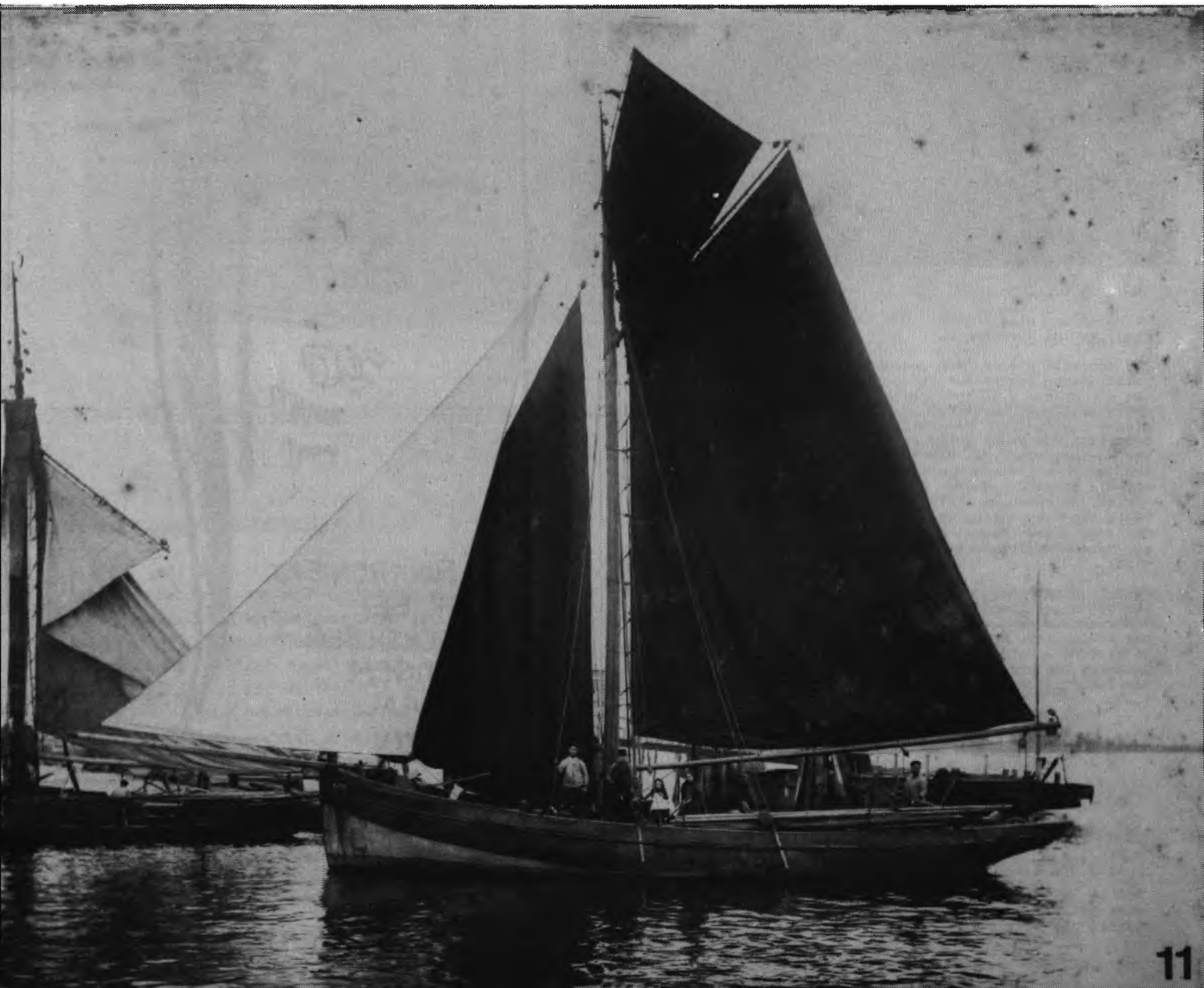
Bekanntlich ist die Zahl derer, die allein finanziell und/ oder handwerklich in der Lage sind, ein erhaltenswertes altes Schiff zu restaurieren und dies auch zünftig und museumsgerecht zu tun, weit geringer als die Zahl restauratuionswürdiger Schiffe. Öffentliche und private Institutionen wie Museen oder Museumshafenvereine haben entweder schon ein Geld und Arbeit fressendes Projekt "am Hals" oder selbst kein Geld oder sind -leider - noch nicht dahintergekommen, daß es sich lohnt, historisch interessante Schiffe, die entweder mehr oder minder zeitgemäß verschandelt hier und da noch rumlaufen oder unwiederbringlich in stillen Ecken wegrotten, zu retten.

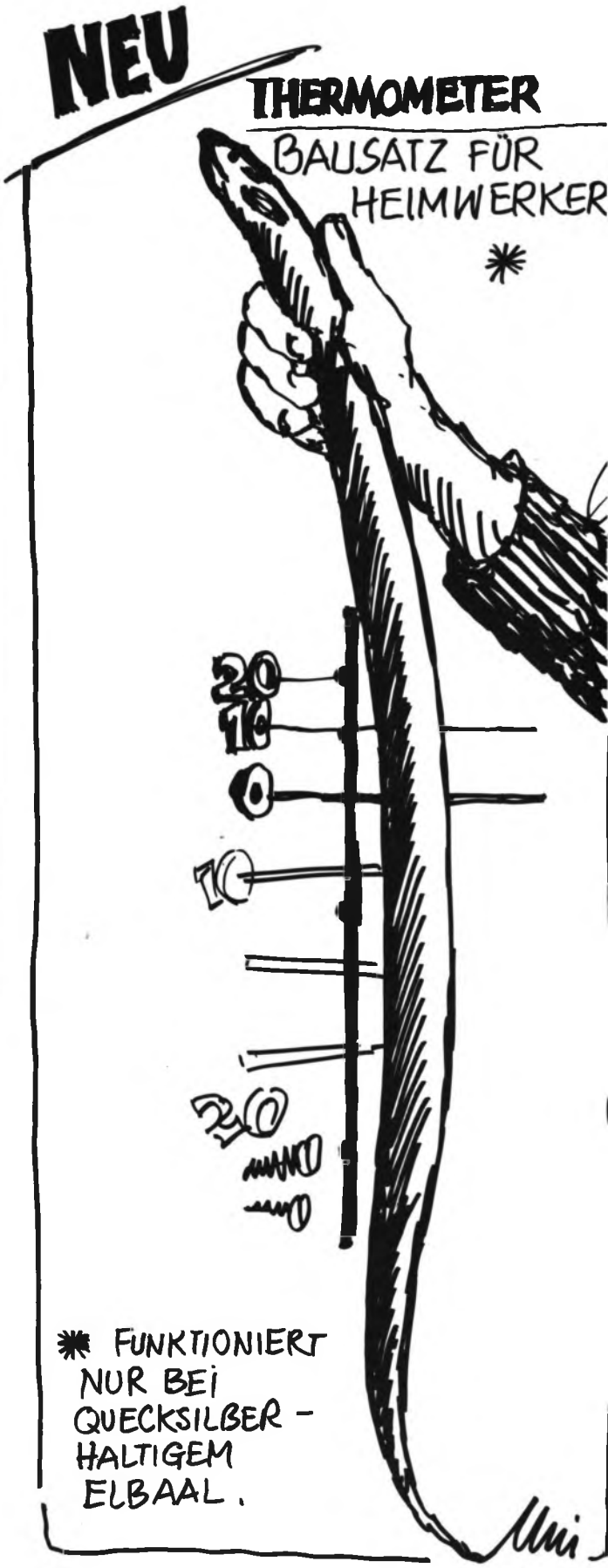
Nun könnte man versuchen, die Restauration mit einer Gruppe von Interessierten durchzuführen und so Arbeit und finanzielle Last auf mehrere Schultern zu verteilen. Die Sache hat aber einen Haken: Ob man sich mit den anderen Gruppenmitgliedern auch versteht und die gleichen Ziele verfolgt, und das über Jahre hinweg , stellt sich ja erst im Lauf der Zeit heraus. Und wenn es nicht klappt, dann sitzt man schon mit meist hohem finanziellen Einsatz 'drin im Projekt und kann nur schwer wieder aussteigen. Dies mag einer der wichtigsten Gründe dafür sein, daß einem solchen Gemeinschaftsprojekt mit Skepsis begegnet wird.

Es lassen sich aber Organisations- und Finanzierungsformen für derartige Restaurationsprojekte denken, bei denen diese Probleme nicht oder wenigstens nicht so stark auftreten. Eine solche Form soll hier - als Denkanstoß - kurz umrissen werden. Dabei sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Das Schiff soll museumsgerecht restauriert werden. D.h. es soll nicht nur ein historisch getreues "Schmuckstück" im Museumshafen werden, sondern auch für Museums-zwecke genutzt werden (Besichtigung, Rundfahrten, Hafengeburtstage usw).
- Es soll darüberhinaus wie die anderen Museumsschiffe auch privat genutzt werden.
- Restauration und Pflege soll, von denjenigen geleistet bzw. bezahlt werden, die das Schiff nutzen, ohne daß diese mehr als nötig mit großen Summen finanziell gebunden sind.

Der Grundgedanke ist nun folgender: Eigner des Schiffes wird ein Museum oder ein Museumshafenverein. Der Eigner soll in allen wichtigen Fragen - vor allem bzgl. historischer Treue - das letzte Entscheidungsrecht haben. Finanziert werden soll das ganze Restaurationsprojekt im wesentlichen über einen Kredit (Natürlich sind Spenden und Arbeitsleistungen usw auch hier willkommen).Ein solcher Kredit müßte aber, damit dem Museum oder dem Verein kein Risiko entsteht und damit überhaupt eine Bank mitspielt,über eine staatliche Bürgschaft abgesichert werden. Nach allem, was wir gehört haben, läßt sich dies auch erreichen - sofern das Schiff wirklich eine historische Bedeutung hat. Die praktische Durchführung der Restauration, die Pflege und die private Nutzung des Schiffes soll einer Gruppe von Interessierten überlassen werden, die mit einem Nutzungsvertrag - oder wie es in alten Schiffahrtsdokumenten heißt: Nießbrauchvertrag - verpflichtet wird, alle notwendigen Arbeiten fach- und museumsgerecht und seemännisch zünftig durch-





zuführen und alle Kosten - und auch die Kosten des Kredites zu übernehmen.

Die Vorteile dieser Trennung von Eigner, Finanzier und Nutzergruppe liegen auf der Hand: Nur eine Institution wie ein Museum o.ä. kann überhaupt eine Kreditfinanzierung mit staatlicher Bürgschaft erschließen. Dabei entstehen dieser Institution keinerlei Kosten. Die werden nämlich letztlich von denen getragen, die das Schiff dann nutzen. Die Nutzergruppe ist nicht mit einer hohen Kapitalsumme auf Gedeih und Verderb miteinander verbunden. Sie trägt nur die laufenden Kosten (einschl. Kreditkosten), und es ist vergleichsweise einfach, einen Nachfolger zu finden, falls ein Gruppenmitglied "aussteigen" will. Außerdem kann bei diesem Modell gewährleistet werden, daß ein Museumsschiff auch wirklich für Museumszwecke genutzt wird.

Natürlich hat auch dieses hier vorgeschlagene Finanzierungs- und Organisationmodell seine Nachteile und Risiken: Ich denke nur an den recht umfangreichen juristischen "Kram", der nötig wird. Und es sind noch viele -bekanntlich immer teuflische - Detailprobleme zuklären, aber allein der Gedanke. man könnte auf diese Weise z.B. einen alten Elbfischkuter noch retten...

Wußten Sie schon.....

daß es Holzschiffliebhaber gibt, die bei dem Anblick eines Sackes Torfmull glänzende Augen bekommen und sofort ans Aufriggen denken?

GRETAS BEIBOOT

Während die Besatzung des Elbfischkutters GRETA von Finkenwärder (Uwe Lütgen und seine Freunde) mit Hochdruck den zweiten Stapellauf des restaurierten Schiffes vorbereiten , vollendet Bootsbaumeister Paul Stöhlker in Cranz a. d. Este die Wiederherstellung des 4m großen Beibootes der GRETA .

Es ist ein schönes eichenes "Ewerboot" , das wahrscheinlich in den Kriegsjahren 39 - 44 gebaut worden ist . Die gesteamten , eingebogenen Eichenspanten sind nämlich nicht mit Kupfernieten , sondern mit feuerverzinkten Weichmetall - Stiften an der Beplankung vernietet . Meister Stöhlker mußte das ganze Heck mitsamt Achtersteven, Knien und Totholz erneuern ; ebenso diverse Wrangen und gesägte Spanten , auch die Oberplanken , Weger , Duchten, Dollbord und Scheuerleiste . Teile der Beplankung waren gefault und mußten neu . Im Kiel steckten noch alte Bolzenstummel des einstigen Schwertkastens , derebenfalls wieder gebaut und mit einem Steckschwert (Aluminium - platte) versehen worden ist .

Das Boot ist inzwischen ganz und gar mit XYLAMON - hell getränkt , die Bilge mit KARBOLINEUM konserviert worden . Die blanken Eichenholzteile sind lackiert . Mast und Rah der Luggertakelung stammen von einem anderen wracken Ewrboot vom Gelände der ehemaligen Werft Martin v.Cölln in Finkenwärder .

Die bootstaufe wollen Uwe und Elke Lütgen im Schuppen der Cranzer Bootswerft zelebrieren , im Monat Mai , bei Schinkenbrot und Bier vom Faß . Alte Schiffe und deren Besatzungen sind dazu herzlich eingeladen !

Aufforderung zur Mitarbeit

Diesmal geht's nicht um die Mitarbeit am Piekfall. Für die Kieler Woche 1982 sind Rahmenveranstaltungen geplant,bei denen einige unserer Mitglieder herzlich zur Mitarbeit aufgefordert sind.
Erste Tagung wird zum Thema:Sozialpädagogik und Segeln in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft 'Segeln mit Kindern und Jugendlichen an der Hochschule Lüneburg stattfinden.Hier sind alle Eigner von Schiffen aufgefordert,die selbst in diesem Bereich arbeiten oder arbeiten wollen.Es gibt meines Erachtens kaum eine bessere Gelegenheit,mit ausländischen Gruppen einen intensiven Austausch in Gang zu bringen,als eine solche Tagung.Außerdem soll dies eine Selsbtdarstellung werden,die bei dem großen Presse-Interesse für diese Gruppen sehr wichtig werden kann.Hier könnte man unter anderem auch das Projekt 'Hermine'wirkungsvoll an die Öffentlichkeit bringen.
Die zweite Tagung wird das Thema 'Umweltbelastungen für Elbe und Ostsee haben.Hier sollten sich Gruppen,wie GREEN-PEACE,Umweltschutz Unterelbe etc. möglichst umgehend bei mir melden,da sie diese Tagung in eigener Regie,jedoch bei voller finanzieller Garantie der Stadt Kiel selbst organisieren können.Sollten sich hier keine Leute zur Mitarbeit finden,müßten wir das Projekt sausen lassen!
Bei der Bedeutung die die beiden genannten Themen für uns Alle haben,hoffe ich sehr,daß sich ausreichend Mitarbeiter finden,die bei der Vorbereitung helfen.Entstehende Kosten werden uns von der Stadt Kiel erstattet.Nun mal ran!
Adresse:Seminar Sozialpädagogisches Segeln,PH Kiel
23 KIEL,Olshausenstr.75 Herrn Strothmann

LOGGER

Herbert Karting, Oldendorf

Einiges über den Logger.

"Lugger, auch Logger, kleinere, scharf gebaute und mit Kiel versehene Fahrzeuge, die zur Fischerei und zur Küstenfahrt dienen. Sie haben drei Masten mit Luggersegeln und finden sich hauptsächlich an der französischen Küste, wo sie -chasse-marée- genannt werden. Die Luggersegel sind trapezförmig..."
So beschrieb der Brockhaus im Jahre 1908 den Logger.

In der Tat kam dieser Schiffstyp aus Frankreich zu uns. Allerdings nicht auf direktem Wege, sondern auf dem Umweg über Holland.

Der älteste bekannte Riss eines Loggers stammt aus dem Tafelwerk "Souvenir de Marine" des französischen Admirals Edmond Paris und zeigt ein äußerst scharf gebautes und armiertes Fahrzeug aus dem Jahre 1775. Dieser 21,44 x 6,60 x 2,40 Meter große "Lougre 'LE COUREUR' " hatte eine Segelfläche von 550 m^2, die sich auf drei Masten verteilte: auf den Großmast, den sehr weit vorn stehenden Fockmast und den mit starkem Fall im Heck angebrachten Besanmast. (Abb.1.)

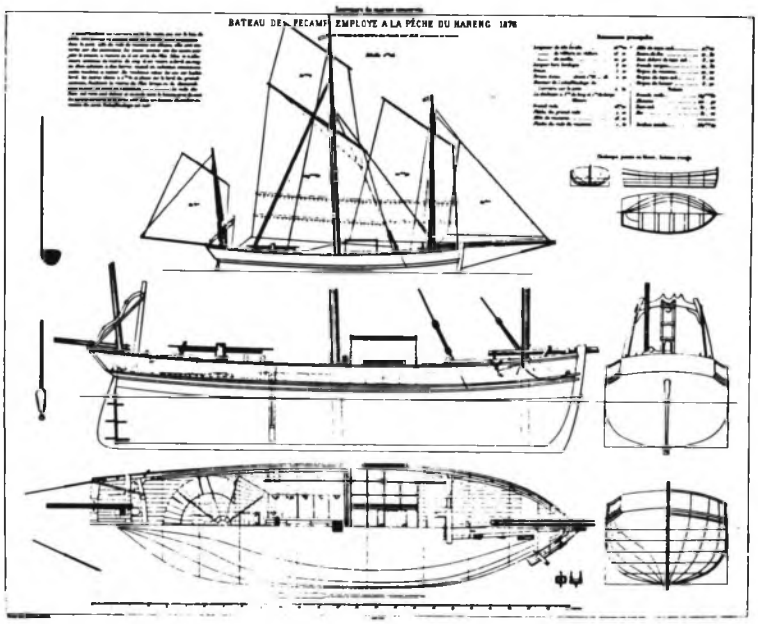


Abb.1: Le Lougre "LE COUREUR" von 1775

Ein diesem Riss sehr ähnliches Fahrzeug ist das dem gleichen Werk entstammende "Heringsfischerboot aus Fécamp" aus dem Jahre 1876, mit dem wir nun bereits einen echten Heringslogger vor uns haben. Die Besegelung entsprach noch der des Kriegsloggers, nur fehlten am Fock- und Besanmast die Luggertoppsegel. Fock- und Großmast ließen sich niederlegen, wobei der Großmast auf einem Gestell über dem Achterdeck zu liegen kam. Das Deck war durch eine Vielzahl kleiner Luken unterbrochen. Diese gaben Zugang zum Kabelgatt, Logis, Netzraum, Reepraum, Fassräumen und Kajüte. Ein kräftiges Gangspill zum Einholen des Netzes befand sich auf dem Achterdeck. (Abb.2.)

Ein solches Fahrzeug war 1865 in Boulogne-sur-Mer erstmals für ausländische Rechnung gebaut worden. Angeregt durch eine dort stattfindende Fischereiausstellung, hatte der Scheveninger Reeder A.E.Maas einen "Lougre" nach französischem Modell in Auftrag gegeben, welcher 1866 als "SCHEVENINGEN" in Fahrt kam.

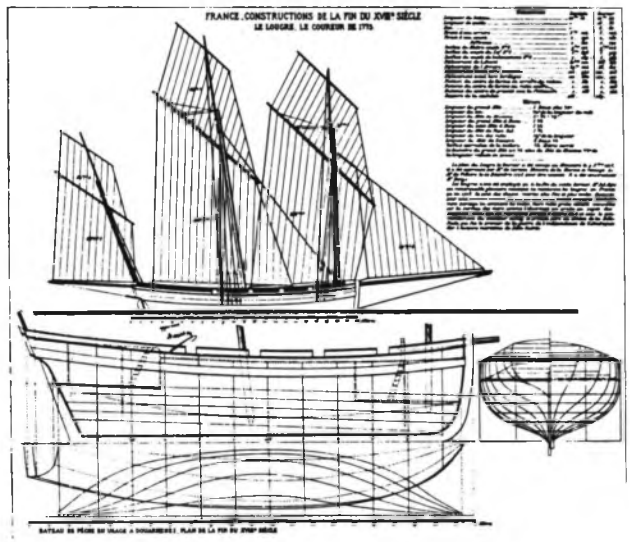


Abb.2: Heringsfischerboot aus Fécamp von 1876

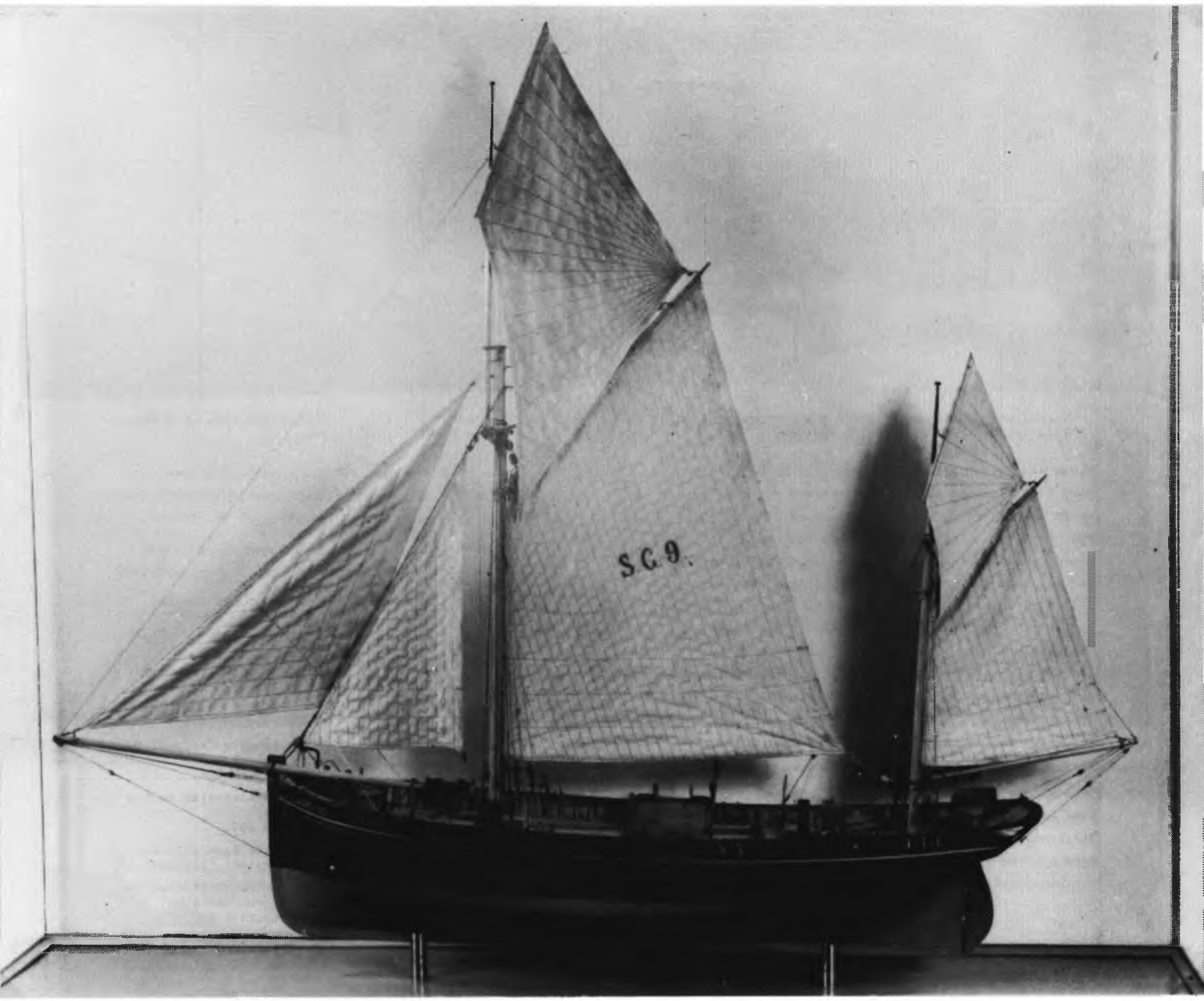
Das günstige Ergebnis in der Heringsfischerei veranlasste Maas, sogleich noch einen zweiten "Logger" zu bestellen, diesen jedoch bereits auf einer holländischen Werft: bei J.J.Roelants in Vlaardingen. Und schon 1867 folgten zwei weitere Logger, die ebenfalls J.J.Roelands zimmerte, und die nun schon Ketsch-getakelt wurden. Es hatte sich nämlich gezeigt, daß die französische Art der Besegelung nicht die günstigste war, auch nicht, nachdem man die Luggersegel durch Gaffelsegel ersetzt hatte.

Der Siegeszug des Loggers war nun nicht mehr aufzuhalten. Der Einführung dieser schnellsegelnden Schiffe war es hauptsächlich zu verdanken, daß die holländische Hochseefischerei einen gewaltigen Aufschwung erlebte. Während 1870 die holländische Fangflotte aus 120 größeren Fahrzeugen bestand, die insgesamt 70.000 Tonnen Heringe angelandet hatte, war sie zwanzig Jahre später auf 463 Einheiten angewachsen. Das Fangergebnis für 1890 betrug 425.800 Tonnen!

Wen wunderte da, daß man auch jenseits der Grenze im Norden nicht tatenlos zusehen wollte? So wurde denn, "nachdem zuvor eine Commission in den Niederlanden die seitherigen Verbesserungen studirt hatte" (Janssen) im Jahre 1872 die "Emder Häringsfischerei-Actiengesellschaft" gegründet. Mit der Firma Kruthoffer & Co. aus Vlaardingen wurde ein Abkommen geschlossen, wonach diese ihre Flotte von sechs Loggern in die Gesellschaft einbrachte. 1874 besaß die Reederei bereits zwölf Fahrzeuge, von denen zwei in Deutschland entstanden waren. Den ersten hatte H.Klattenhoff 1874 in Emden abgeliefert; der zweite folgte noch im selben Jahr auf der Werft von G.Aden in Jemgun. Der nächste deutsche Logger aber folgte erst 1883 von C.Cassens Werft in Emden, wo dann allerdings bis 1896 weitere 22 vom Stapel laufen sollten. (Szymanski)

Doch lassen wir uns einmal von einem Zeitgenossen erzählen, wie solch ein "Häringslogger" aussah:

"... Die Schiffe führen zwei große Masten mit Vor- und Achtertakelage und zeichnen sich durch große Segelgeschwindigkeit aus. Ihre Tragfähigkeit beträgt durchschnittlich 100 britische Registertons. Vorne auf dem Schiff befindet sich das Kabelgatt zur Aufbewahrung der



hölzerner Segellogger "S.G.9. ROCHE", gebaut 1896 in Glückstadt von J.& H.Gehlsen.
Modell im Altonaer Museum

Ankerreepe, dann folgt das Volkslogis und darauf der Raum zur Bergung der Häringstonnen, der durch Zwischenwände in verschiedene Abtheilungen getheilt ist. Hinter diesen liegt ein Fischraum zur ersten Aufnahme der Häringe, so wie sie aus den Netzen kommen, dann noch eine Abtheilung für Netze, sowie eine andere zur Bergung von Segeln, Tauwerk und sonstigen Schiffsutensilien, und schließlich vor dem Hintersteven eine kleine Kajüte für den Schiffer und Steuermann. Alle Abtheilungen sind mit besonderen Luken versehen. Zu jeder Seite des Fischraumes befindet sich eine mit der Verschanzung verbundene offene Backe, Krippe genannt. Auf der Rehling, in der Mitte dieser Krippen, befindet sich, und zwar an beiden Seiten des Schiffes, je ein mit Rollen versehener Fallreep, durch welche die Netze eingeholt werden. Letzteres geschieht in der Weise, daß das auf dem Hinterdeck befindliche kräftige Spill das Fleetreep einholt und die Netze abgeknüpft und seitwärts eingeholt werden. Das Drehen des Spills wird von vier Mann, den Spillläufern, besorgt, welche dabei einen Weg von zwei deutschen Meilen (Anm.: 15 km) zurückzulegen haben..." (Janssen).

Der Verfasser meint, "daß die Logger im übrigen noch weitererVerbesserung fähig sein dürften, z.B. durch Aufstellung eines Petroleummotors zum Drehen des Spills sowie zum Betrieb einer Hülfsschraube bei Windstille."

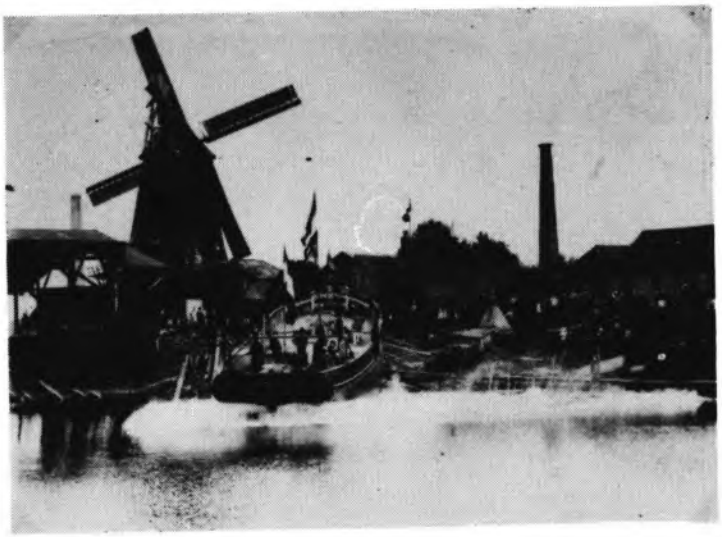
Zwischen Ende Mai uns Ende November machten die Logger vier bis fünf Reisen, die jeweils rund sechs bis acht Wochen dauerten. Die erste Reise ging in Höhe der Shetlands, wo sich stets der erste Hering zeigte. Später näherten sich die Schwärme der schottischen Küste, hinein in die Nordsee, und die Logger folgten ihnen dorthin.

Da der Hering nur bei Nacht gefangen wird, erfolgte das Aussetzen des Netzfleets schon am späten Nachmittag. "Jo nich to laat!", erinnerte sich der alte Kapitän Wilhelm Paulsen, der von 1895 bis 1914 auf Glückstädter Segelloggern fuhr. "Naa Klock acht is dat to laat, denn fangst nix mehr!". Das Aussetzen des aus bis zu 12o einzelnen Netzen bestehenden Fleets erforderte besondere Sorgfalt und große Erfahrung. Bei schwerem Wetter vertörnten sich die Netze nur allzu leicht um ihre Reepe und Bojen.

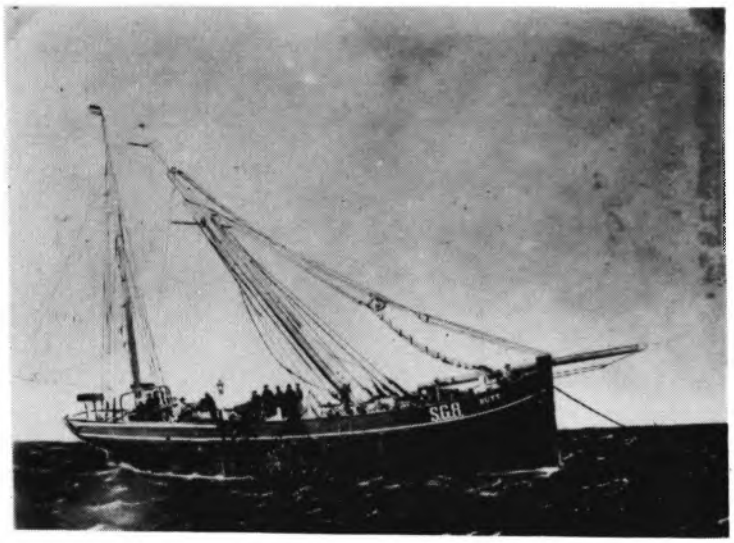
Kapitän Paulsen erinnerte sich weiter:

"Klock soss gew dat Obendbrot: veel Riis. Wi eeten all ut een grot Schöttel. Toletz maken wi in de Mitt een Lock, un goten Beer dorto: dat rögen wi um. Dat schmeck!

Nachs Klock twölf weern wi weckt. "Dat is Halemanne Hale", weer de Weckroop. Halwi een weer Kaffee,



Stapellauf des Logger " H U M M E R " (S.G.16) 19o4 bei J.& H.Gehlsen in Glückstadt.



Logger " B U T T " (S.G.8), gbt.1895 in Elmshorn, beim Einholen des Netzes.

Klock een Hieven. Jede Nach güng fief Mann fief bit sose Stünn Karussell, üm dat Fischreep ruttotrecken, un de annern reeten an de Netten un haun de Fisch rut. Wenn to Enn weer, so bi Klock soss oder halw söben, geew dat Freustück. Jeden Morgen gebroden Hering. Denn güng ant Kehlen, ant Affschlachten, Solten un in Kantjes packen. Dat duur sin veer Stünn. De Kantjes wöörn denn verstaut, dat muss gau gahn, wat de Fisch nich lieden..." War das erledigt, mussten schon wieder die Netze klargemacht werden. Es ergab sich somit zwangsläufig eine mindestens sechzehnstündige Arbeitszeit. Der Lohn für einen Loggermatrosen betrug um die Jahrhundertwende 12,oo Mark pro Woche (!) plus 2o Pfennig pro Heringstonne.

Auch hierzulande hatte die Loggerfischerei inzwischen eine erstaunliche Entwicklung erfahren. 19o8 bestand die deutsche Loggerflotte aus 194 Einheiten, die in Händen eines runden Dutzend verschiedener Gesellschaften waren. Diese hatten ihren Sitz in Emden, Brake, Elsfleth, Vegesack und Glückstadt. Inzwischen war man allerdings auch schon zum Bau eiserner Fahrzeuge übergegangen. Den Werdegang dieser Schiffe hat Joachim Kaiser ausführlich in seinem "Segler in der Zeitenwende" auf den Seiten 69/74 beschrieben, so daß hier auf eine Wiederholung verzichtet werden kann.

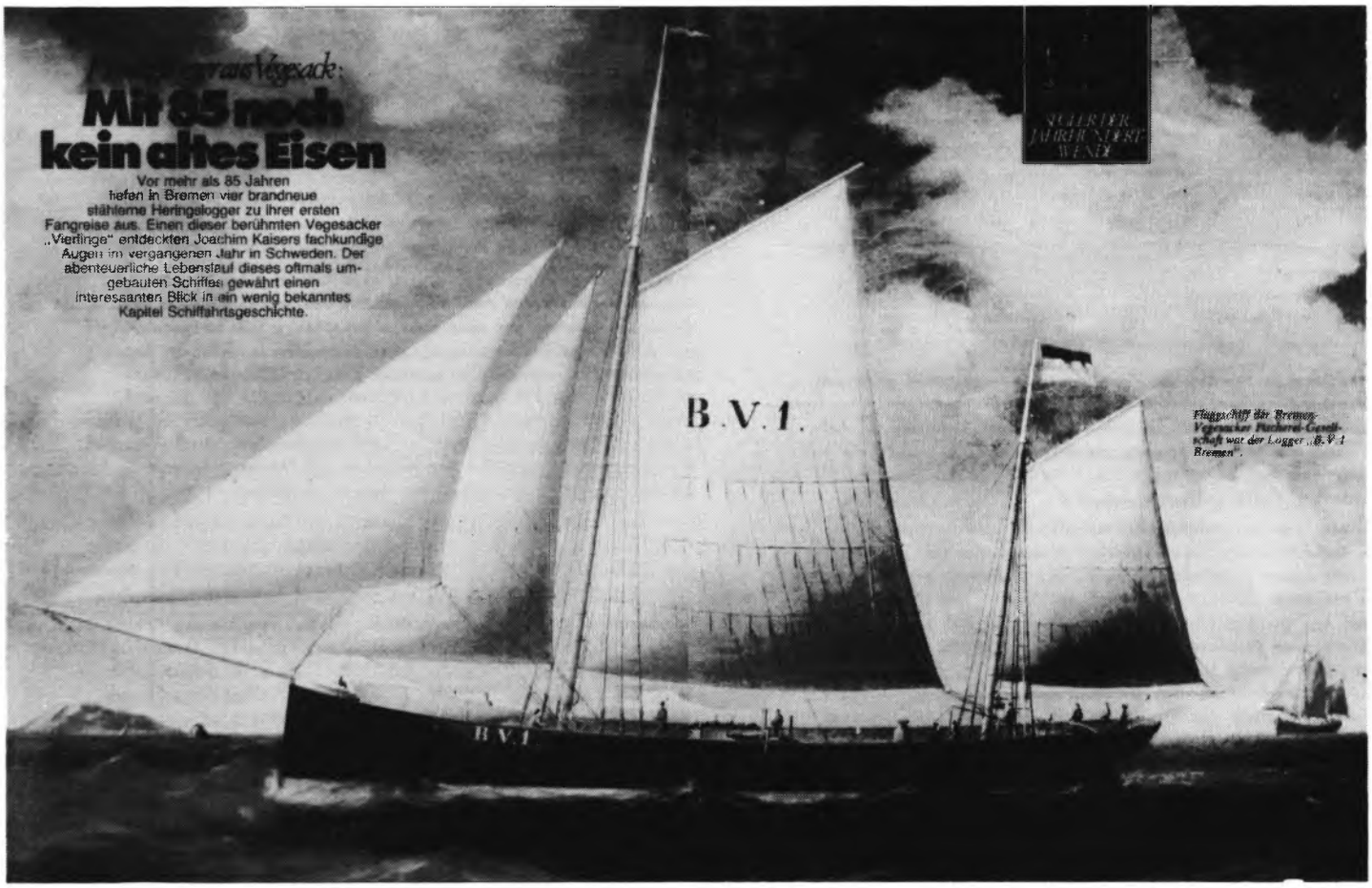
An der Elbe jedoch blieb man den hölzernen Loggern noch lange treu. Die "Glückstädter Heringsfischerei Actiengesellschaft", die 1894 gegründet worden war, ließ bis 19o7 insgesamt 21 hölzerne Logger zimmern. Der erste ("STOER") entstand 1894 bei Johann Junge in Wewelsfleth, der letzte ("STINT") wurde 19o7 von Jürgen Peters, ebenfalls in Wewelsfleth, abgeliefert. Hauptlieferant für diese Reederei jedoch war die Werft von J.& H.Gehlsen in Glückstadt, die insgesamt elf Logger für die eigene Flotte (hier war Gehlsen Mitaktionär) lieferte. Von diesen 21 Schiffen waren 193o noch 12 in Fahrt: 5 als Frachtschiffe und 7 in der Fischerei. 9 waren verlorengegangen. Der letzte hölzerne Heringslogger ("SEEHUND") liegt heute als Wrack an der Teerhofinsel bei Lübeck.

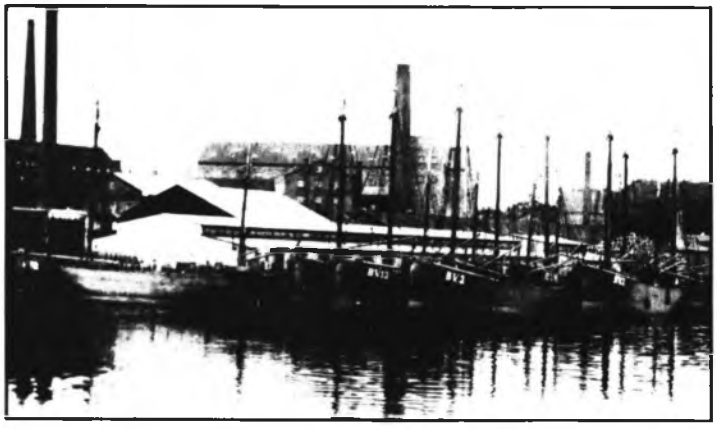
Wer sich intensiver mit dem Logger beschäftigen möchte, dem seien hierzu folgende Bücher empfohlen:

Diercks, Wilhelm:	75 Jahre Glückstädter Heringsfischerei, Glückstadt 1968
Janssen:	Die Hochseefischerei auf Häring in der Nordsee, Glückstadt 1893
Kaiser, Joachim:	Segler in der Zeitenwende, Norderstedt 1977
Oesau, Wanda:	Glückstadts Heringslogger unter Segel, Glückstadt 196.
Petrejus, E.W.:	Oude zeilschepen en hun modellen, Bussum 1971
Szymanski, Hans:	Deutsche Segelschiffe, Norderstedt (Reprint) 1972
Timmermann, Gerhard:	Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, Stuttgart 1962

Abb.5: Zum Frachtschiff umgebauter Heringslogger "WAL",Kpt.M.Both (ex "S.G.6.", gbt. 1895 in Glückstadt von J.& H.Gehlsen) 1932 auf der Ostsee.

Wer braucht noch Belegnägel?
H.Maske, Kronshagener Weg 34, 23 Kiel, will für seinen norw.Kutter welche auf einer Kopierfräse drehen lassen und sucht noch weitere Abnehmer!





Das Gelände der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft mit ihren Loggern um die Jahrhundertwende.

Schulschiff „Nostra", ex Heringslogger „B.V.2 Vegesack" im September 1979 in Härnösand/Nordschweden.

In der "YACHT" 6/81 hat Joachim Kaiser einen lesenswerten Artikel zum Thema Logger veröffentlicht, vornehmlich über die im Restaurierung befindliche NOSTRA von Gaffelfreund Klaus Freudenhammer.

Hansestadt Lübeck

Fred Steppat
Mecklenburger Landstr. 9
2400 Lübeck-Travemünde

Travemünde, d. 29.3.1981

Segel-Oldtimerhafen Lübeck

- Förderkreis für den Lübecker Oldtimer-Seglerhafen gegründet - verkündeten im Herbst 1980 die "Lübecker Nachrichten". Eine solche Meldung macht jeden Freund des Gaffelriggs hellhörig und im Auftrage von "Piekfall" ging ich der Sache nach und führte mit dem Vorstandsmitglied des Fördervereins, dem Bildhauer Rolf Goerler, ein ausführliches Gespräch.

Die Idee für den Oldtimer-Seglerhafen in Lübeck entstand bei den Eignern einiger restaurierter skandinavischer Lastensegler, die mit Liegeplatzproblemen kämpfend, zunächst nicht wußten, wo sie mit ihren Schiffen abbleiben sollten. Yachthäfen sind für diese Art von Schiffen ungeeignet, zu teuer und geben in der erdrückenden Nachbarschaft von Plastic, Niro und Alu kaum die richtige Umgebung für dickleibige Holzschiffe, auf denen es nach Hanf und Teer duftet. Der Lübecker Holstenhafen, durch ein e Straßendrehbrücke für die Schiffahrt uninteressant geworden, drohte zu veröden. Schon wurden Überlegungen bauwütiger Stadtplaner bekannt, die den Hafen dichtzuschütten gedachten, um achsobenötigte Parkplätze einzurichten. Dieser Hafenteil direkt am weltbekannten Holstentor und vor der Kulisse alter Speicher und Reedereikontore bot also die besten und schon ideal zunennende Voraussetzungen für alte Gebrauchssegler. Dank geschickter Darstellung ihrer Ziele und Vorstellungen, gelang es den Initiatoren, einen Förderkreis unter Einbeziehung namhafter Persönlichkeiten der Stadt Lübeck zu gründen, der zwischenzeitlich bereits über 150 Mitglieder Zählt. Der Förderkreis strebt keinen Museumshafen an, in dem Schiffe besichtigt werden, sondern möchte einen lebendigen Hafen mit in Fahrt befindlichen Schiffen. Die alten Seewege der Hanse sollen neu belebt werden, Verbindungen nach Bornholm, Gotland und Bergen sind bereits geknüpft. Durch die Glückstädter Gemüseregatta der Elbsegler inspiriert möchte man von der Insel Gotland Kalksandsteine für künstlerische Gestaltungen nach Lübeck bringen und am Oldtimerhafen mit eigenem Geschirr löschen.

Des weiteren verspricht man sich eine Belebung der in diesem Bereich befindlichen Hafenwirtschaft. Die sogenannte sündige Meile ist bereits auf eine knappe Kabellänge zusammengeschrumpft und durch rege Restaurierung erhaltenswerter Bausubstanz haben sich am Hafen neue Geschäftszweige aufgetan..Für Schiffsausrüster, Takler- und Segelmacherfirmen gelten die vor ihren Türen liegenden Segler gleichwohl als Kunden sowie als Anziehungspunkt. Zur Hafenbelebung sollen auch Flaggen der skandinavischen Nachbarländer, Ruhebänke für Besucher und Schautafeln mit Erklärungen und Takelplänen der Segler beitragen.

Den touristischen Werbeeffekt eines Bildes alter Hansetage haben die Verantwortlichen der Stadtwerbung sogleich erkannt und legen die Anlegebrücken für die Hafenrundfahrten in unmittelbare Nähe der Segelschiffe.

Der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck hat spontan die Schirmherrschaft für den Förderkreis übernommen und setzt damit ein deutliches Zeichen wohlwollender Einstellung städtischer Behörden. Außer der reizvollen Umgebung sind auch die Liegeplatzgebühren, die dem Seeschiffstarif entsprechen, als gemäßigt anzusehen.

Bisher liegen folgende Schiffe in dem Oldtimerhafen:

1.	Galeasse	" Solvang "
2.	Haikutter	"Grote Hoop"
3.	Haikutter	"Blue Sirius"
4.	Fischkutter	"Scholly"
5.	Colin Archer	"Calamaro"
6.	Schooner	"Appollonia"
7.	Ketch	"Frithjof"

Auf das letztgenannte Schiff ist der Förderkreis besonders stolz, denn es handelt sich um das 1oo Jahre alte Versorgungsschiff des Polarforschers Friedtjof Nansen und soll in Lübeck restauriert werden.

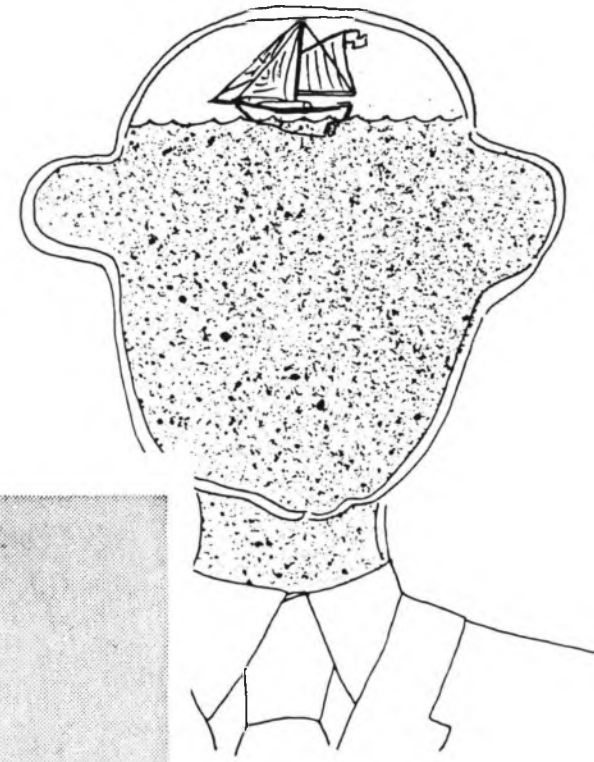
Rolf Goerler, selbst Eigner des 1970 bei Hatecke gebauten Colin Archers "Calamaro" bittet, daß sich Interessenten für einen Liegeplatz zunächst an ihn wenden und nicht direkt an das Hafenamt, da dort nicht bei allen Bediensteten mit freundlicher Aufnahme zu rechnen ist.

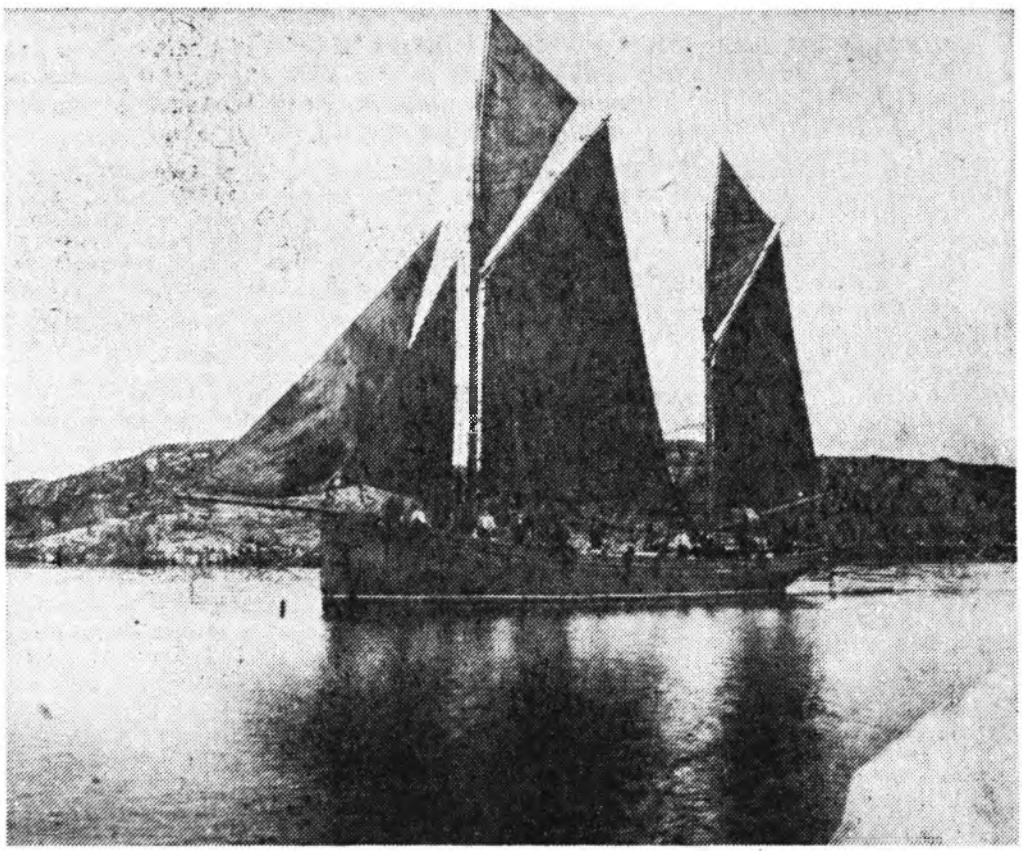
Wenn die Lübecker Oldtimer im Sommer auf der Ostsee segeln, sollen Gastlieger das Hafenbild am Oldtimer-Kai beleben. (Foto: Schmalz)

Wenn der Lübecker Oldtimer-Seglerhafen auch ideale Voraussetzungen für einen Liegplatz bietet, so legt der Förderkreis dennoch Wert darauf, keine Abwerbung aus anderen Häfen zu betreiben. Man möchte jedoch mit Flensburg, Kiel, Hamburg, Bremerhaven und sonstigen Häfen in denen ähnliche Entwicklungen laufen ins Gespräch kommen.

Im Ergebnis bleibt festzustellen, daß in Lübeck ein hoffnungsvoller Anfang für die Einrichtung eines Oldtimer-Seglerhafens gefunden wurde und zu wünschen ist, daß sich die Ideen und Ziele des Fördervereins verwirklichen lassen.

Kontaktadresse des Fördervereins:
Rolf Goerler, Hundestraße 66, 2400 Lübeck, Tel. 0451/75985





Das alte Versorgungsschiff des Polarforschers und Nobelpreisträgers Fridtjof Nansen, als Galeasse „Frithjof" künftig mit dem Heimathafen Lübeck: Länge über alles: 34,5 Meter, Breite 6,10 Meter, Tiefgang 2,90 Meter, Baujahr 1881. Nach diesem Foto soll das Schiff restauriert werden.

Alter Norweger soll wieder Segel setzen

Werner Muffler holte den 100 Jahre alten Versorger von Fridtjof Nansen nach Lübeck

Ein kleines Schiff mit großer Vergangenheit kam gestern nach Lübeck. Der norwegische Küstenfrachter „Frithjof" soll im Holstenhafen von einer deutschen Eignergemeinschaft nach alten Plänen wieder aufgetakelt werden.

Werner Muffler vom Förderkreis Segel-Oldtimerhafen zu Lübeck ist sicher, das alte Versorgungsschiff von Fridtjof Nasen wieder entdeckt zu haben. Einen solide in nordischer Kiefer gebauten Segler, der noch in diesem Sommer 100 Jahre alt wird. Neuer Heimathafen der „Frithjof" soll Lübeck werden.

Decks und hölzerner Rumpf des Norwegers sind in einwandfreiem Zustand. Lediglich in der Wasserlinie wurden in Rönne auf Bornholm 40 Meter Planken ausgewechselt. Im Unterschied zu den meisten Oldtimern ist der Rumpf in Natur lackiert. Nach den fertigen Takelplänen fährt das Schiff wie die „Solvang" als Galeasse mit 387 Quadratmeter Segelfläche.

Für den 26 Meter langen Großmast und den 23 Meter langen Besan hat Muffler auf Bornholm bereits zwei Lärchen fällen lassen: 116 Jahre alte Bäume, tagelang mit dem Förster gemeinsam ausgesucht. In deutschen Wäldern wächst das Holz angeblich so schnell, daß die Masten später Risse bilden. Fest angestellt haben die „Frithjof"-Eigner einen Lübecker Bootsbauer, der den alten Laderaum ausbaut und den bisherigen Holzaufbau durch einen überdachten Steuerstand ersetzt.

Am Querkai hinter der Drehbrücke, wo früher die Freddy-Jacht lag, sollen dann im September die Masten und Spieren gesetzt werden. Daß die „Frithjof" zunächst noch vor der Drehbrücke im Hansahafen festliegt, hat einen ganz einfachen Grund: Letzte Woche hat die alte Brücke ihren Geist aufgegeben. Der Oldtimer-Hafen ist blockiert, „für die nächsten 14 Tage", wie Amtsleiter Alfred Guft vom Lübecker Tiefbauamt bestätigt.

Abgeschert sind mehrere Haltebolzen für die Kette, mit der die 1892 gebaute Oldtimer-Brücke gedreht wird. Nach bisherigen Erfahrungen ging die etwas komplizierte, aber durchaus brave Brücke nur etwa alle zehn Jahre einmal kaputt. Der Reparaturtrupp ist guter Hoffnung: „Die Drehbrücke ist funktionsfähig wie eh und je, und läßt sich reparieren."

Übrigens streikte die Brücke nicht beim Öffnen für einen Segler, sondern für einen kleinen Schleppzug. Auf der Parkplatzseite im Holstenhafen wird neben der Fußgängerbrücke der neue Anleger für Hafenrundfahrten montiert. **Bö**

FROST & FRUST BEIM WINTERTREFFEN

Liebe Freunde des Gaffelriggs!

Die Binnenländer melden sich auch mal zu Wort -oder sollte ich gleich schreiben die "Landratten"? Oder was habt Ihr Euch eigentlich gedacht, als da plötzlich vier Leute aus Frankfurt zu dem Treffen kamen und meinten, sie wollten Euch mal kennenlernen?
Wir wollen nun wirklich nicht verschweigen, daß einige von Euch uns sehr freundlich, wenn auch erstaunt, empfangen haben; es gab aber auch Leute, die, glaube ich, garnicht so begeistert waren. Ich habe es jedenfalls bedauert, daß wir keine Wasserprobe aus dem Main dabeihatten. Dann hätten wir wenigstens beweisen können, daß es bei uns auch Wasser gibt.
Also, was wollten wir auf Eurem Treffen?
Die Idee, ein Schiff zu kaufen, ist bei uns nicht ganz neu. Auch die Idee ein altes Segelschiff zu kaufen und das möglichst originalgetreu wiederherzurichten ist nicht neu. Neu ist, daß wir uns nun mal auf die Socken gemacht und verschiedene Schiffe angeguckt haben. Es war denn wohl unser Pech, daß wir uns ausgerechnet in die "alte Dame" Petrine verliebt haben; oder sollte ich sagen, Pech, daß sie Joachim Kaiser gehört(e ?), der uns anscheinend gar nicht so gern mochte...

Jedenfalls wissen wir jetzt ziemlich genau, wie unser Schiff mal aussehen wird. Es wird mindestens 20 m lang sein und aus Stahl, wenn auch einige von Euch dieses Material lieber zu Badewannen verarbeitet sähen. Daß es ein Segelschiff sein wird ist wohl klar.
Das Wichtigste ist aber, daß wir keinen Knickspanter oder dergl. fahren wollen, sondern wir die Eleganz eines alten Schiffes bevorzugen!

Genau hier fangen aber unsere Probleme überhaupt erst an; denn, Wasser haben wir genug und,ob Ihr es glaubt oder nicht, es gibt bei uns auch Werften...
Nichts wäre einfacher, als von z.B. Reinke den Riß kaufen und die "Hydra" oder sonstwas bauen. Aber das wollen wir ja nicht- und das was wir wollen, gibt es natürlich bei uns nicht. Und vor allem wissen wir nicht so recht, was wir von hier aus unternehmen können, um einen geeigneten Rumpf aufzutreiben. Deshalb möchten wir euch bitten, falls Ihr etwas hören oder sehen solltet, denkt auch mal an die Binnenländer, Landratten sind wir nämlich absolut nicht!

Mast- und Schotbruch, viele Grüße aus Frankfurt!

Unbehagen am Wintertreffen - von vielen verspürt von Joachim formuliert.

"Während ich die bisherigen Wintertreffen immer mitorganisiert habe, saß ich diesmal nur als eins von vielen schaulustigen Mitgliedern im Saal, da ich mich seit dem Kauf unseres großen Schiffes nicht mehr so stark für die Gaffelfreunde engagieren kann. Daß gerade ich mich jetzt kritisch über eine Veranstaltung äußere, die unter anderem an dem von mir mitverursachten Organisationsmangel litt, geschieht auf Drängen der PIEKFALL-Redaktion und nicht, um Volker und andere herunterzumachen, ohne deren Bemühungen es womöglich gar kein Wintertreffen gegeben hätte.
Ich saß also als einer unter vielen in einer der vielen Ecken des Saales und bekam, wie viele andere, nur gelegentlich mit, um was es da am anderen Ende gerade ging. Das machte ja eigentlich auch nichts, denn wir haben uns an unserem Tisch bestens unterhalten. Keine Frage - für die Kerntruppe, die zwei Dutzend Schiffseigner, die sich im Glanz fertiger und allbekannter Schiffe sonnen, verläuft selbst das langweiligste Wintertreffen interessant, denn sie haben ja die notwendigen Kontakte untereinander. Unbehagen befiel und befällt mich jedoch dann, wenn ich an die übrigen drei Viertel der Anwesenden (oder sind es mehr?) denke, die wenige oder gar keine anderen Leute unter uns kennen, die teilweise von weither kommen, weil sie auf Kontakte, Informationen, irgendeine Form der Unterstützung hoffen. War es für die nicht eine reichlich annonyme Veranstaltung, die zudem unter akutem Mangel an Sach-Information litt, über weite Strecken sogar eher ein seichtes Unterhaltungsprogramm bot?
Das Erfreulichste am Wintertreffen war aus meiner Sicht, daß sich wieder einige neue Aktive gefunden haben, welche die für den Bestand unserer Vereinigung notwendigen Ämter besetzen wollen. Unsere langjährig bewährte Kassenführerin Ulla Stumpf gab den Gaffel-Geldbeutel weiter an Dr.Reinhard Stephani aus Wedel. Sicher kann man erwarten, daß die Kasse auch zukünfti so gut in Ordnung sein wird wie der OLIFANT, zu desse Crew Stephani seit langem gehört! Auch die Neubesetzu des Sekretärs-Postens (bisher Bernd Peschka) mit Pete Gold, ex-Chief im Maschinenraum des Feuerschiffs ELBE 3, wird für unsere Organisation sicher Früchte tragen. Sein 'Amt' will Peter allerdings erst 1982 antreten.
Um ab und zu auch mal etwas an seiner PENGUIN tun zu können, will das bisherige Redaktions-Oberhaupt Thoma Kaiser das PIEKFALL allmählich ganz gern wieder los werden, was bedauerlich, aber verständlich ist. Laut "Hier!" geschrien hat Rainer Ullrich, den die Schreib und Zeichenfeder zu jucken scheint, seit die FRIEDA nun (fast) fertig ist. Gleichzeitig aber soll die Redaktion vergrößert werden, um das mittlerweile beachtliche Arbeitspensum besser zu verteilen.

Schade an dieser sonst erfreulich verlaufenen Ämterverteilung war nur, daß kaum die Hälfte der Zuhörer sie richtig mitverfolgen konnte. Die Akustik des überfüllten Saales war so schlecht, daß man in Zukunft wohl nicht mehr ohne Mikrofon und Verstärker auskommen wird. Filmemacher Peter Kaufner, neuer Eigner der VERÄNDERUNG, will 1982 seine Anlage zur Verfügung stellen..

Nachdem der 'amtliche' Teil beendet war, verlief der weitere Abend planlos und ohne Programm. Oder man könnte sagen: Die Programmauswahl wurde nach Sir Charles Darwin getroffen - wer das stärkste Sendungsbewußtsein hatte, drängte sich nach vorn und breitete sich aus.

Das wäre nicht weiter tragisch gewesen, wenn die so zusammengekommenen Beiträge dem entsprochen hätten, weswegen so viele Leute den Weg nach Finkenwerder genommen haben. Dies aber dürfte kaum der Fall gewesen sein, wenn auch zwischen all den sich über Stunden erstreckenden Darbietungen allerlei interessante Informationen und wirklich schöne Aufnahmen eingestreut waren. Es ist nun aber bekanntlich so, daß die Aufnahmekapazität jedes Menschen im Laufe eine Abends begrenzt ist , nicht im Alkohol, meine ich, sondern gerade mit bunten Bildern und Filmen. Und diese Kapazität ist vermutlich mit 2 solchen Machwerken wie dem Werbefilm der Hoechst AG über die Restaurierung der Hanse-Kogge schon weitgehend erschöpft. Und nach solchen vollautomatischen und perfektionierten Profi-Fil men hat es jeder spätere Vortragende enorm viel schwerer, noch Aufmerksamkeit für sein Thema zu erzeugen, auch wenn es vielleicht sehr viel interessanter ist.

Aber bei den interessanten Beiträgen sind wir ja noch lange nicht - erstmal kommen jetzt die endlosen Amateurfilme, die sich in der Regel um immer dieselben paar Schiffe drehen. In der Erinnerung ihrer Hersteller oder Fürsprecher sind es kurze Streifen mit herrlichen Segelaufnahmen. Bei der Vorführung dagegen wird das Auditorium mindestens eine halbe Stunde lang kommentarlos mit tatterig gefilmten Banalitäten traktiert. Die wenigen wirklich schönen Szenen sind nur kurz zu sehen, weil damals gerade der Film alle, die Kamera naß oder der Kameramann seekrank geworden ist. Und kaum ist das Kunstwerk fertig vorgeführt, so steht schon der Nächste mit einer dicken Filmrolle da, unruhig von einem Bein aufs andere tretend, und will ganz kurz mal seine Urlaubsreise abspulen - 'lauter Spitzen-Aufnahmen vom Segeln.' Klar, wenn AURORA und FORTUNA dürfen - warum dann nicht auch andere? Und mit Filmen dieser Art ließe sich wahrscheinlich das Programm eines ganzen Wochenendtreffens anfüllen (aber nicht ausfüllen).

Eine besondere Sache sind die Ton-Bild-Vorträge unseres Freundes Hermann Drath (Botter WALROSS), diesmal von seiner Reise nach Amsterdam. So sehr es zu begrüßen ist, daß ein Vortragender mal eine kulturelle Orientierung mitbringt, die über die Reling seines eigenen Schiffes hinausgeht (in unseren Kreisen immerhin nicht häufig anzutreffen), so sehr entnerven mich andererseits -Gong! - seine elektronisch gespeicherten Wortkonserven, die zu jedem Dia - Gong! - in theatralischem Schriftdeutsch Kommentare ablassen, die kein Mensch, auch er selbst nicht, in freier Rede von sich geben würde. Nimm's mir nicht übel, Hermann, aber Deine Reisebeschreibung im PIEKFALL kam besser an (auch, weil sie kürzer war) als Deine Tonbildshow - Gong! -

Lichtblick des Abends war der noch unfertige 16-mm-Film eines Amateurs aus Buxtehude mit herrlichen Aufnahmen früherer Gaffeltreffen. Auf den fertigen Film darf man wirklich gespannt sein!

Und hiernach wär's eigentlich genug gewesen, jedenfalls was die Aufnahmemöglichkeit des Publikums anging. Dabei hätte es jetzt erst richtig losgehen sollen - wo blieben denn, wie im Programm geschrieben stand, die "Bilder & Berichte von all jenen Schiffen, an denen noch in verschwiegenen Winkeln gearbeitet wird"? Diese Bilder und Berichte sind, wie ich sicher weiß, entweder zu Haus geblieben, weil die jeweiligen Eigner /Vortragenden vom letzten Wintertreffen her keine Vorführ-Motivation mehr spürten; oder sie sind in den Taschen stecken geblieben, weil Entmutigung herrschte angesichts der vorangegangenen totalen Beschallung (Kogge, WALROSS etc), der ohne Verstärker unzureichenden Akustik und - nicht zuletzt - wegen der allgemeinen Übersättigung. Während dem zweiten Punkt durch überlegte Organisation zu begegnen ist (Vorauswahl aller Filme durch eine Jury, 'starke' Filme und Beiträge an den Schluß setzen, strafferes Programm und Verstärkeranlage), ist der erste Punkt eine Sache, die hier einmal diskutiert werden muß.

Auf dem Wintertreffen 1981 mischten sich unter den an sich heiteren Brauch, langweiligen Filmen und Bildern durch treffsichere Zwischenrufe mehr abzugewinnen, erstmals spitzere Töne. Man konnte spüren, daß manche unserer Mitglieder sich offenbar nicht so grün waren oder sind, wie dies der Name 'Freunde des Gaffelriggs' gern suggerieren möchte. Daß solche unterschwelligen Agressionen, woher immer sie auch rühren mögen, endlich mal an die Oberfläche kommen, ist ja an sich ganz begrüßenswert. Nur sollte dies bei Licht im Saale und im offenen Gespräch geschehen, und nicht durch spöttische, annonyme Zwischenrufe aus dem Dunkeln, gegen die sich der Vortragende im Rahmen seines gutgemeinten Beitrags kaum wehren kann. Dieses permanente Witze-Reißen auf Kosten anderer hatte natürlich zur Folge, daß alle zarter besaiteten oder schlichtweg empfindlicheren Eigner von weniger bekannten Schiffen es sich verkniffen haben, sich auf diesem Wintertreffen dem Spott ihnen weitgehend unbekannter Leute auszusetzen.

Und wie hart solcher Spott treffen kann, habe ich selbst auf dem diesjährigen Wintertreffen spüren müssen. Als einziger hatte ich, spät am Abend, über ein im Aufbau befindliches, noch unansehnliches Schiff berichtet, nachdem vorher ausschließlich die heile Welt prächtiger Gaffeltreffen gezeigt wurde. Was dazu an Bemerkungen von sogenannten Freunden aus dem Dunkeln kam, kann einen Schiffseigner, der mit all seiner Kraft an der Restaurierung seines Schiffes arbeitet, schon wirklich verletzen. So blieb ich denn auch der einzige, der etwas über sein Schiff erzählte. Von diversen anderen weiß ich, daß sie ihr Bildmaterial vorführbereit in der Tasche hatten. Und da haben sie es lieber auch stecken lassen.

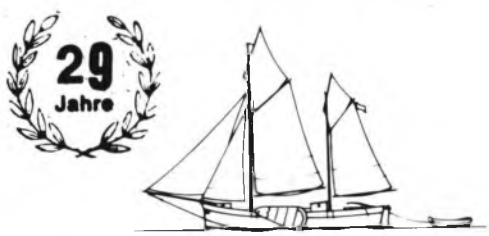
Etwas überspitzt könnte man sagen, daß das Publikum es mit seiner Zynik geschafft hat, alle auf interessanten Beiträgen sitzenden Vortragswilligen soweit zu verprellen, daß keiner mehr zur öffentlichen Preisgabe bereit ist. Und über das Ausbleiben der interessanten Beiträge ist das Publikum nun sehr enttäuscht... Aber man kann wohl kaum von "das Publikum" sprechen, dafür ist unser Haufen zu uneinheitlich. Die eingangs erwähnten drei Viertel des Publikums oder mehr sind relativ neue Mitglieder, Auswärtige, solche, die erst neu mit einem alten Rumpf angefangen haben oder noch nach einem suchen, sind als Mitarbeiter oder Mitsegler motivierbar. Wenn ich diesen Teil des Publikums richtig einschätze, so dürsten die meisten von ihnen nach Informationen, nach Kontakten, wollen sich beraten oder abraten lassen, brauchen Empfehlungen, Warnungen Hilfestellungen. Diese Leute sind es in der Regel nicht, die aus dem Dunkeln ihren Spott ausgießen, sondern sie sind es, die von einer solchen Versammlung wie dem letzten Wintertreffen grenzenlos frustriert wieder nach Hause gehen, denn kaum etwas von alledem, dessentwegen sie mit einigen Erwartungen angereist sind, hat tatsächlich stattgefunden.

Aus der Sicht dieser 'schweigenden Mehrheit' muß es doch, so befürchte ich, so ausgesehen haben, daß dort ein arroganter Haufen eitler Schiffseigner ein Treffen veranstaltet hat, das im Wesentlichen auf Selbstbespiegelung einiger gaffelgetakelter Imponierschiffe und deren Eigner abgestimmt war. Wie man einen alten Rumpf überhaupt entdeckt, wie man seinen Zustand zu beurteilen hat, wie man eine Restaurierung plant, kalkuliert, mit welchen Werften man sie beginnt, woher bestimmte selten gewordenen Materialien oder Handwerksarbeiten organisiert werden können, wie man ein Schiff riggt und einsegelt, wie man seinen Rumpf pflegt und konserviert, welche Tricks man beim Segeln und beim Manövrieren unter Maschine beherrschen muß, was man einem alten Rumpf auf See noch zumuten kann - all diese Probleme, die drei Viertel der Anwesenden vordringlich interessiert haben dürften, schienen gar nicht zu existieren. Oder haben die zwei Dutzend stolzer Schiffseigner, die hier wie überall die Szene beherrschten, gar kein Interesse daran, die Informationen weiterzugeben, denen sie letzlich ihre schönen Schiffe verdanken? Dann sollten wir unseren Haufen lieber auflösen, meine ich."

Statt Karten

Glückwünsche, Blumen, Geld und Geschenke

HERZLICHEN DANK



Als Verlobte grüßen

Ihre Verlobung geben bekannt

Die Vermählung unserer Tochter

DIE VERÄNDERUNG * Hamburg
geb. 1952 in Moorrege

mit Herrn PETER KAUFNER * Finkenwerder

geben wir hiermit allgemein bekannt.
Die Brauteltern

BIRGIT SOLDWEDEL und JOACHIM KAISER .

PS: Unsere älteste Tochter PETRINE, geb. 1909 in Moorrege und gar nicht so schlecht von Gesundheit, hofft auch immer noch auf einen Bräutigam!

Tolle Aussichten bietet der Frühling!

HAMBURGER SEGLER-VERBAND e.V.

An alle
Mitgliedsvereine
des Hamburger Segler-Verbandes

an alle
Wassersportler

Hamburg, den 22. April 198

Betr.: Protest für die Reinhaltung der Elbe

Die Altenwerder Elbfischer und ihre Kollegen bis hin nach Cuxhaven, der Verein "Rettet die Elbe e.V.", Segler, Wassersportler und Umweltschützer haben zu einer großen Kundgebung für

Sonnabend, den 16. Mai 1981 von 15.00 bis 17.00 Uhr

auf und an der Elbe zwischen Teufelsbrück und Nienstedten aufgerufen.

Der Hamburger Segler - Verband begrüßt diese Kundgebung und schließt sich ihren Zielen an. Er bittet alle Mitgliedsvereine, an diesem Tage ihre Solidarität mit den Fischern zu bekunden. Geben Sie durch Ihre Teilnahme unseren gemeinsamen Forderungen an die Bundesregierung, die Regierungen der Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen Gewicht:

1. Sofortiges Verbot aller schwermetallhaltigen Einleitungen in die Elbe.
2. Sanierung der Elbe bis 1984.
3. Aufstellung eines Planentwurfs zur Sanierung der Elbe bis September 1981.
4. Abkommen mit DDR und CSSR zur Reduzierung der grenzüberschreitenden Abwasserfracht.
5. Ausreichende Maßnahmen zur Erhaltung der Elbfischerei für die Übergangszeit.

Verwirklichen Sie den von den Vorständen der Hamburger Segelvereine in der Jahreshauptversammlung des Hamburger Segler-Verbandes am 24. März 1981 gefaßten Beschluß, gegen die weitere Einleitung rotschlammhaltiger Abwässer in die Elbe zu protestieren!

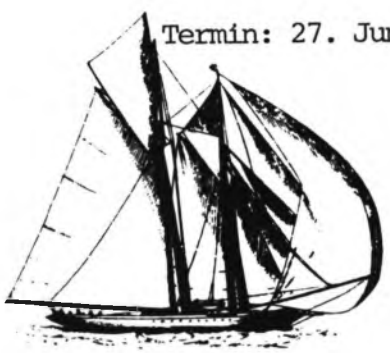
Rufen Sie Ihre Mitglieder zur Teilnahme an der Kundgebung am 16. Mai 1981 auf !

VORANKÜNDIGUNG für 1982 !

1982 findet in Kiel die 1ooste Kieler Woche statt. Zu diesem Ereignis sind die Gaffelfreunde von der Stadt seit einiger Zeit eingeladen,aber es war nie so recht klar,zu welchen Bedingungen eine Teilnahme in Frage kommen würde.Ich habe nun einen Teil der Organisation mitübernommen und kann bislang über folgende Angebote und Programmpunkte berichten,zu denen die Stadt bereits verbindliche finanzielle Zusagen gemacht hat:
Das Treffen wird 1982 für die kleineren Segelschiffe vorbereitet,ein Windjammertreffen wird es nicht geben.Für die Dauer von etwa vier Tagen sollen die eingeladenen Gaffelschiffe in Höhe der Ministerien gemeinsam liegen.Auf dem Parkplatz dort werden Wasch und Toillettenzelte aufgebaut und für uns,d.h.Freunde des Gaffelriggs,Museumshäfen Flensburg,Kappeln und Oevelgönne,aber auch für die Umweltschützer unter unseren Mitgliedern baut die Stadt ein Informationszelt mit Wasser uns Stromanschluß und Telefon auf.
Für die Gaffelsegler-Besatzungen wird die Stadt am zweiten Tag ein großes Fest im Freilichtmuseum Molfsee ausrichten,bisher ist vereinbart,daß auf dem dort vorhandenen alten Kirmesplatz ein Fest für unsere Kinder veranstaltet wird.Für die Erwachsenen wird es mittags eine kostenlose Mahlzeit geben und abends ein richtiges Sommer(?)-fest mit ganzen! gebratenen Ochsen und Schweinen.
Da wir wohl wegen der Attraktivität der Kieler Woche mit erheblichem Besuch unserer ausländischen Freunde rechnen können,werden den ganzen Tag über Führungen durch dieses einmalige Museum arrangiert.
All dies wird uns keinen einzigen Pfennig kosten und auch das Bier ist umsunst.Den Tag über stehen uns außerdem die "Flüsterbusse" zum Pendeln zur Verfügung,das sind die umweltfreundlichen.
Als weitere Programmpunkte sind bisher vorgesehen: Segeln mit Kieler Kindern und Jugendlichen(dazu an anderer Stelle mehr!)eine Tagung zum Thema: Sozialpädagogik und Segeln und eine Tagung zum Thema:Umweltbelastungen für Elbe und Ostsee in Zusammenarbeit mit der Uni.
Das für uns attraktivste Angebot aber dürfte wohl die Zusage der Stadt sein,in Zusammenarbeit mit einem Verlag eine Broschüre,Buch o.ä. über alle bislang von uns restaurierten oder renovierten Schiffe sein.
Bei der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit ist es unbedingt notwendig,daß jeder,der sein Schiff in einem solchen Buch wiederfinden möchte, ein wenig Hilfestellung leistet.Die Schiffseigner werden dazu in Kürze einen Brief erhalten,in dem sie erfahren,wie ihre Mitarbeit aussehen könnte.
Die dänischen Schiffseigentümer haben ihre Schiffe in inzwischen drei Büchern dokumentiert und ich meine,wir sollten ein solches Angebot nicht ausschlagen.

VORANKÜNDIGUNG

Termin: 27. Juni 1981



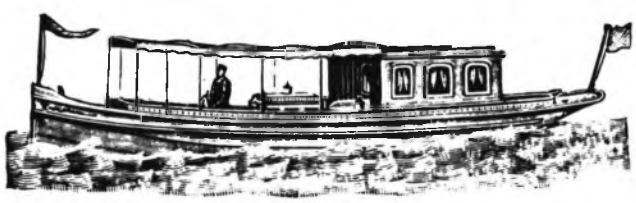
Der

Potsdamer Yacht Club

veranstaltet anläßlich seines
90-jährigen Bestehens im Sommer 1981
das

1.
Berliner Oldtimertreffen für Segel-, Dampf- und Motorboote

Bei Interesse an dieser Veranstaltung
bitten wir um eine kurze telefonische oder schriftliche
Nachricht an das Sekretariat des PYC.



CARMELAN

Im Herbst 1978 erfuhren wir durch Joachim Kaiser auf der Bootsausstellung, daß in Esbjerg mehrere Rümpfe (Hai-Typen) zum Verkauf standen. Daraufhin fuhren wir nach Esbjerg und lernten dort den Fischer Egon Enevoldsen kennen, der seinen Kutter ENE verkaufen wollte. Er selbst war 45 Jahre darauf gefahren und wollte jetzt in Rente gehen.
Aus Krankheitsgründen gab er die Fischerei auf. Seine Söhne haben andere Berufe gelernt. Aus diesen Gründen waren nur die nötigsten Investitionen gemacht worden (keine neuen Aufbauten, kein modernes Fischgeschirr). Die Seetüchtigkeit und die Stabilität des Rumpfes waren voll gewährt, im März war das Schiff nochmals bis 1981 von der Berufsgenossenschaft abgenommen worden. Bis zum Kauf durch uns wurde mit der ENE noch gefischt.

Sein Revier waren die Deutsche Bucht hin bis Holland und vor Grönland und natürlich die dänische Nordseeküste. Als die große Sturmflut bei uns war (1962) wetterte er sie vor Helgoland ab.
Obwohl das Schiff äußerlich in einem pflegebedürftigen Zustand war bestach uns die eleganteLinienführung. Außerdem war der Rumpf im Kern hervorragend (Eiche auf Eiche).

Bei den Kutterregatten unter Segeln war die ENE meistens das erste Schiff - laut Egon Enevoldsen.

Nachdem wir das Schiff auf dem Slip begutachtet hatten, entschlossen wir uns am 1. Dez. 1978 zum Kauf. 14 Tage später überführten der Fischer, ein Bekannter und ich das Schiff nach Rendsburg. Auf der Reise konnte ich mich von der hervorragenden Seetüchtigkeit überzeugen. Wir hatten SW 8-9 mit Eisregen.
In Rendsburg hatten wir die Möglichkeit am Steg der Bölte-Werft zu liegen, dafür machte uns die Bölte-Werft den mittleren Aufbau.
Sämtliche sonstige Umbauten (neues Deck, Aufbauten, Innenausbau, techn. Anlagen und das Rigg) wurden von uns gemeinsam mit einigen Freunden in der Zeit von Februar-August 1979 gemacht. Da der alte Callesen Diesel (120 PS) ein Drittel des Schiffsraumes einnahm, haben wir ihn durch einen neuen Volvo Penta Motor (106 PS) ersetzt. Die große Schwierigkeit des Umbaus war der harte Winter (das Schiff war in 1m dickem Eis eingefroren bis April). Die Maschine mußte in Einzelteile auseinander genommen werden, da kein Kran vorhanden war (ca. 10 t Schrott). Den nötigen Innenballast von ca. 11 t haben wir uns vom Hochofenwerk in Lübeck als Roheisenbarren geholt.

Leider gab es keine ähnlichen Schiffstypen unserer Größe, an denen man sich beim Umbau und Aufriggen orientieren konnte (JOSEFINE und OLGA von Odensee waren kleiner und ROSVIG war als Schoner getakelt). Die Unterlagen aus dem Esbjerg Museum waren spärlich.

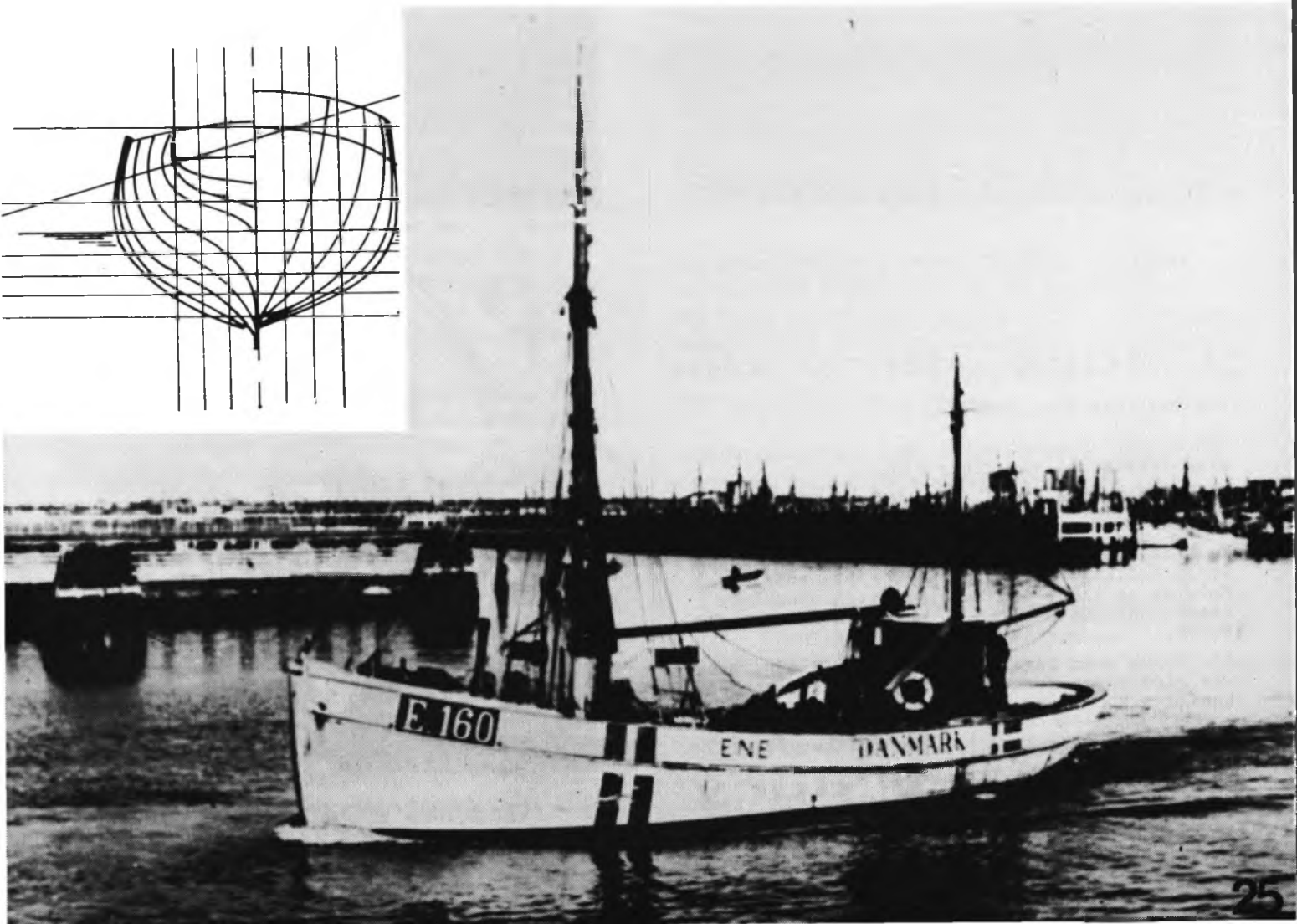
Das Rigg wurde von Joachim Kaiser und Chr. P. Tumn (Rendsburg) gezeichnet. Die ca. 250 qm Segel wurden von Jøe Jørgensen in Skagen angefertigt. Dadurch, daß ich früher Bootsbauer gelernt habe, konnte ich den größten Teil der Holzarbeiten selbst machen und somit die Kosten in Grenzen halten.

Neben der privaten Nutzung mit der Familie und Freunden wird das Schiff in unserer sozialpädagogischen Tätigkeit genutzt. Das Fahrtgebiet war bisher Norwegen, Schweden und die dänischen Gewässer.

Hagen Weihe

CARMELAN VON ALT-DUVENSTEDT

Eigner	Hagen und Ute Weihe	
ehemals	KRISTIAN (FN 66) - ca. 1932 (Eigner O.K. Jensen, Frederikshavn)	
dann	ENE (E 160) - 1978 (Eigner Egon Enevoldsen, Esbjerg)	
gebaut	1927 bei Hjörne og Jacobsen, Frederikshavn	
Maße	Länge	18,81 m
	Wasserlinie	16,64 m
	Breite	4,82 m
	Tiefgang	2,22 m
	Tonnage	34,97 BRT



Noch mehr Pflege

Geheim, Nur für den Selbstgebrauch.

12.März 1981

"Womit pflege ich mein Holzschiff?" ist eine sich während meiner 35 Jahre Elbsegelei ständig wiederholende Frage. Als ich Anfang der 50iger Jahre einen eichenen Jollenkreuzer (Werft Jacobsen, Wischhafen) aus zweiter Hand kaufte, hat mich der neuartige grüne Unterwasseranstrich (Antifouling) mächtig beeindruckt. Nach Ende der Saison entdeckte ich dann, daß zwar die Farbe immer noch schön grün war, daß jedoch darunter das Holz 1 mm rott war: also stimmte etwas nicht mit der Farbe oder mit der Vorbehandlung des Holzes oder mit dem Elbwasser?

Im Laufe der Jahre habe ich folgendes Rezept als wirkungsvoll, billig und arbeitssparend herausgefunden. Das rohe Holz (unter und über der WL) wird gut mit Öl getränkt, anstelle von Leinöl/Terpentin nehme ich jetzt das dünnflüssige OWATROL, ein Kriechöl auf Mineralbasis, das bald verharzt, jedoch ohne die Atmungsfähigkeit des Holzes zu unterbinden. Naß in naß aufpinseln. Darauf kommt die Grundierung: ein satter Anstrich mit Bleimennige, das sich intensiv mit dem Holz verbindet und über Jahrzehnte haftet. Darauf wird die eigentliche Farbe zum Schutz und zur Schönheit gemalt.

Das Unterwasserschiff schütze ich mit Bitumenteer, das zur besseren Aushärtung mit einem Zusatz von Epoxyharz versehen ist, z.B. INERTOL, das die Maurer zum Schutz des Hausfundaments verschmieren oder das schwarze Zeugs von JOTUN, mit dem die Werften die Schiffsböden des Kümos anmalen.
Ein einziger satter Anstrich mit Quast oder Roller genügt, das Bitumen widersteht dem aggressiven Elbwasser und bleibt ausreichend elastisch. 1 oder 2 Tage lüften, dann gebe ich die rote Antifouling-Farbe drauf, das schwarze Bitumen schlägt nicht durch. Im nächsten Winter kratze ich keine Farbe ab, sondern gebe auf den alten Anstrich erst schwarz und dann rot einfach drauf. Das hält bestens. Meine OLIFANT hat mittlerweile 4 mal schwarz/rot. Das Problem, was zu tun sei, wenn nach 100 Jahren der Anstrich die Dicke einer mittelstarken Panzerplatte erreicht haben wird, überlasse ich meinen Nachfahren.

Das Werg soll die Nähte zwischen den Planken wasserdicht machen, während der Kitt darüber nur das Werg vor dem Wasser schützen soll. Der Kitt soll ein wenig elastisch bleiben, damit beim Quellen des Holzes dessen Faserstruktur nicht zerquetscht wird. Ich kaufe in der Drogerie oder beim Baustoffhändler die billige Dachpapp-Dichtmasse, ein Gemisch aus Bitumenen und Asbestfasern. Dazu mische ich etwa 5% Holzkohlenteer (der so gut riecht), damit es nicht steinhart wird.
Falls der Teerkitt über der WL verarbeitet werden soll:
Nur für Schiffe, die schwarzgemalt werden, denn der Teer schlägt durch.

Dem Schiffsinneren (Planken, Spanten, Kiel) gebe ich jährlich einen Anstrich mit einem säurefreien nichtharzendem Vaseline-Öl mit hoher Kriechfähigkeit. Das Holz wird allmählich durchgefettet, trocknet im Winterlager weniger aus. Xylamon oder ähnliches verwende ich in geschlossenen Räumen nicht mehr, da die Penta Chlor Phenol Dämpfe auf die Dauer nicht ganz ungiftig sind.

Dem Deck gebe ich jährlich einen Anstrich mit dem Kriechöl OWATROL D1.

Demnächst wird es Frühling und die OLIFANT wird dann top-fit zu Wasser gehen.

Herzliche Grüße

Heinrich Hoerman

y dory dory dor

Wer hat noch kein Boot?

Aus meiner 'theoretischen Zeit' habe ich noch zwei inzwischen vergilbte Pläne:

CAPE ANN SAILING DORY (22' 9" / 6.95) &

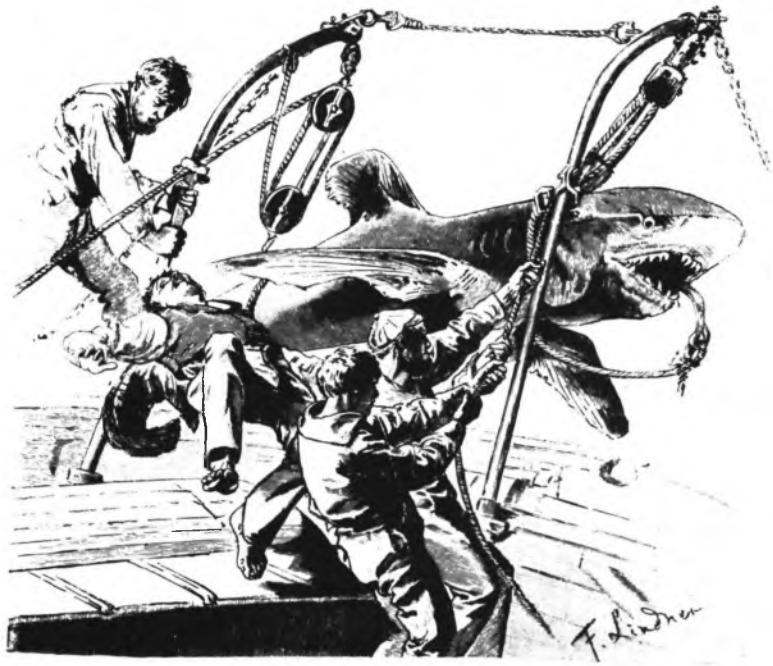
SAILING DORY (29' 9" / 8.17) .

Es sind die Pläne aus H.I.Chapelle's "American Small Sailing Craft", pp 91/93/351, aber im Maßstab ca 1:16, man kann sie auch ohne Lupe lesen. Natürlich alles in englisch und zwölftel Füßen.

Die Pläne sind legal bei Payson, USA erworben, wer sich daran versuchen will, kann sie haben. Kostet nix.

Knut Martin (Römer st 1, 78oo Freiburg/Brsg.)

dory dory dory



Ich hab's ja gleich gesagt!
Unser Dingi sah anders aus

JUBILÄUM

"Museumsschiffe in Fahrt"
- eine Idee feiert Jubiläum

Das hatte es in der Bundesrepublik noch nicht gegeben, weder an der See noch auf Elbe, Weser oder am Rhein. "Total übergedreht!" empörte sich der Geldverstand, "ohne uns!" signalisierte der Staat, "großartige Idee!" so freuten sich die an Schiffahrtsgeschichte Interessierten, als Prof. Dr. Walter Hävernick im Frühjahr 1957 die Idee "Museumsschiffe in Fahrt" herausbrachte. Schon im Jahr zuvor hatte er ein Auge auf den schmucken Dampfer "Werner" geworfen: Baujahr 1909, 875 BRT, Länge zwischen den Loten 64,39 m, Breite auf Spanten 9,39. Das auf der Werft Stettiner Oderwerk AG gebaute Schiff faszinierte ihn: er wollte es lebend!

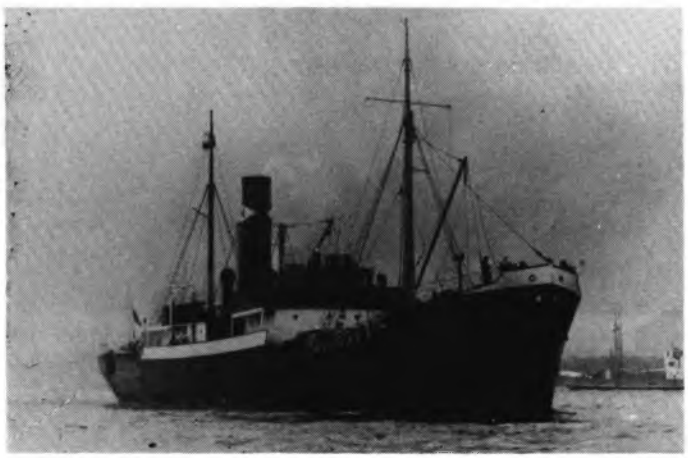
Die Mathis-Reederei stand damals vor der Notwendigkeit, den "Werner" aus wirtschaftlichen Gründen abzuwracken. Sie war gern bereit, ihn dem Museumsdirektor zu überlassen. Hävernicks moderne Idee nun war, ein aus wirtschaftlichen Gründen ausgemustertes Dampfschiff durch Deklarierung zum technischen Kulturdenkmal erhaltenswürdig zu machen und vor allem in Fahrt zu halten. Die Idee kam zu früh! Wo Hävernick das Denkmal witterte, sah die Kultur nur das Schrottreife. "Werner" wurde abgewrackt. Seine Brücke, die Kapitänskajüte und die Kombüse wanderten wenigstens in den Dampfersaal des Museums für Hamburgische Geschichte.

Aber Hävernick gab nicht auf. In der Folgezeit suchte er nach einem kleineren Fahrzeug, das für Museumszwecke und zur Veranschaulichung des Schiffsantriebs durch Dampf eher geeignet war. Im Jahre 1959 übernahm das Museum das Bereisungs- und Schleppfahrzeug "Geheimrat Just", nachdem es zuvor achtundfünfzig Jahre lang Dienst getan hatte. 1901 war es auf der Werft Holtz in Harburg gebaut worden. Mit einer Länge von 15,5 m, Breite von 3,5 m und ausgestattet mit einem kohlebeheizten Dampfkessel und einer Zweizylinder-Verbundmaschine entsprach es dem machbaren Konzept des Museumschefs. Immerhin gelang es, die "Geheimrat Just" noch bis 1968 als Museumsschiff in Fahrt zu halten. Zu Beginn des Jahres mußte es nach Zerstörung der Außenhaut bei Eisgang als Totalverlust aufgegeben werden.

Die Beschaffung eines ähnlichen, noch besser geeigneten Dampfschiffes tröstete über diesen Verlust hinweg. Am 4. Oktober 1968 übernahm das Museum für Hamburgische Geschichte die jetzt nach dessen erstem Museumsdirektor benannte "Otto Lauffer", ein mittlerweile viel bewundertes und hochberühmtes "Museumsschiff". Hier seine Geschichte:

Von der Polizeibehörde am 5. 11. 1927 in Auftrag gegeben, wurde die Dampfbarkasse als Bau-Nr. 651 auf der hiesigen Werft H. C. Stülcken Sohn nach einer - mit Zustimmung der Behörde verlängerten - Bauzeit von 8 Monaten und 11 Tagen fertiggestellt und bei einer Probefahrt am 13. 7. 1928 übergeben und als "HAFENPOLIZEI VI" in Dienst gestellt. Der Preis betrug 65.000,-- RM.

Der Konstruktion nach handelt es sich um einen aus Schiffbaustahl gefertigten Querspantenbau mit gangweise genieteter Außenhaut. Das Schiff hat ein in gebrochener Linie durchlaufendes Deck, ferner zwei wasserdichte Querschotte unter dem Vermessungsdeck. Es ist teilweise vollgewegert. Die Form des Bugs ist steil, die des Hecks elliptisch gebildet. Es trägt einen umlegbaren, mit Messingring an der Oberkante charakteristisch verzierten Schornstein.



Die Länge über Deck beträgt 17,00 m, die Länge zwischen den Steven 15,50 m, die Breite 3,80 m, die Tiefe 2,25 m, der Tiefgang 1,65 m. Der Schiffsmeßbrief gibt als Brutto-Raumgehalt 92,440 cbm bzw. 32,631 Reg.-Tons und als Netto-Raumgehalt 31,082 cbm bzw. 10,972 Reg.-Tons an.

Die Barkasse wird über einen aus Stahlguß gefertigten Spezial-Patent-Zeise-Propeller (Auftrags-Nr. 75066) von einer zweifach wirkenden Expansionsdampfmaschine angetrieben. Hierzu nach Vermessungs-Nr. B III 210 folgende Daten:

1 Hochdruckzylinder Ø 220 mm
1 Niederdruckzylinder Ø 370 mm
Kolbenhub 280 mm.

Der für das Schiff bei C. H. Stülcken Sohn unter lfd. Fabrik-Nr. 593 gefertigte Binnenschiffs-Dampfkessel ist nach Formular für Schiffskessel Akte S. 7816 aus Siemens-Martin-Flußeisen der Mannesmannröhren-Werke Abt. Schulz-Knaudt/Huckingen

hergestellt. Alle verwendeten Materialien tragen Hamburger Prüfstempel. Hiernach wird garantiert die Festigkeit für Mantel, Laschen und Mannlochverstärkung 44 - 51 kg/mm^2, für Stirnwände und Doppelungsplatten 41 - 48 kg/mm^2, für alles übrige 34 - 41 kg/mm^2. Hierzu nach Beschreibung noch folgende Daten:

gesamte Heizfläche 32 m^2
größte Rostfläche 0,9 m^2
höchster Dampfdruck 12 atü.

Der Kessel ist liegend über der Längsachse des Schiffes errichtet, hat keinen Überhitzer. Der Abdampf wird über den Schornstein abgeleitet.

Leistung bei 250 Umdrehungen 147 PS, nach Diagramm 146,5 PS, Geschwindigkeit 9,5 sm (=kn.).

Daten zum Verbrauch:

Kohle p. h.	ca. 35 kg
Maschinenöl p. h.	73,6 g
Zylinderöl p. h.	37,9 g
normale Verdampfung p.h.	540 - 720 l

Das Schiff hat bei einem Gesamtinhalt von 95 m^3 eine Verdrängung von 44 tons, war ehedem für 69 Personen bis Brunsbüttel, für 52 Personen bis Cuxhaven zugelassen. Es ist zur Bequemlichkeit von Besatzung und Fahrgästen mit einem Ruderhaus, einer Vorder- und einer Achterkajüte ausgestattet. Als Besatzung sind außer dem Schiffsführer ein Decksmann und ein Schaufelmaschinist erforderlich.

Heute gibt es vergleichbare Schiffe überhaupt nicht mehr. Die "Otto Lauffer", wie die ehemalige Polizeibarkasse heute noch heißt, ist darum mittlerweile unersetzlich. Ich möchte hier noch kurz begründen, warum wir in ihr ein historisch besonders interessantes und für den Hamburger Hafen charakteristisches Fahrzeug erkennen. Die Stülcken-Werft war von eh und je führend im Bau von Barkassen und ähnlichen Schiffen. Der hier vorliegende Typus wurde zwischen 1920 und 1932 gebaut, allerdings gehört die Bau-Nr. 651 zu den allerletzten Exemplaren. Im Jahre 1928 war es auf der Werft H. C. Stülcken Sohn neben sieben Motorbarkassen die einzige Dampfbarkasse. Es war ein Jahr des Umbruchs, in welchem die Werft die letzten Holzbauten lieferte, u. a. vier Holzbarkassen für Woermann. Im gleichen Jahr begann man, im Kriegsschiffbau ("Deutschland" 1928 - 1933) die E-Schweißtechnik einzusetzen. Jedoch sollte das erste bei H. C. Stülcken Sohn vollständig geschweißte Schiff, die als Bau-Nr. 709 im Jahre 1936 fertiggestellte "Ingrid", eine Motorbarkasse des Typs "Caesar" sein, der ab 1928 geliefert wurde. Daß aber Polizei- und Zolldienst immer noch an der selten werdenden Dampfbarkasse festhielten, war auf die positiven Erfahrungen mit der bei jedem Wetter einsatzfähigen und unempfindlichen Dampfmaschine zurückzuführen.

Vielleicht wird es uns auch noch gelingen, im Zusammenwirken mit einem bereits konstituierten Arbeits- und Fördererkreis ein ähnlich interessantes Zeugnis aus der Hochzeit des Barkassenbaus in Hamburg zu bewahren und in Fahrt zu halten. Die Möglichkeit des Erhaltungskonzepts wird zur Zeit noch, um jedes Risiko auszuschließen, sehr genau überprüft. Es handelt sich um das am Ende des vergangenen Jahres außer Dienst gestellte Feuerwehrschiff "Oberbaurat Schmidt", 1929/30 auf der Werft August Pahl/Finkenwerder als Bau-Nr. 152 mit folgenden Daten fertiggestellt:

Länge über alles:	16,50 m
L. in Wasserlinie	15,50 m
Breite über Spanten	3,60 m
Breite über alles	4,00 m
Höhe mittschiffs	
(o. K. Kiel bis Deck)	1,60 m
(o. K. Kiel bis Reeling)	2,15 m
Tiefgang	1,40 m

Nach der Leistungsbeschreibung wurde ein Querspantenbau gefordert, wobei vom vorderen Lot aus gezählt, die ersten 10 Spanten nur 200 mm, die nächsten 10 dann 250 mm und alle übrigen 300 mm voneinander entfernt liegen sollten. Die Spanten sollten aus Winkelstahl 60 x 40 x 6 mm gefertigt sein. Im Bereich des Motors sollte jeder Spant einen Gegenspant aus Winkelstahl 45 x 45 x 5 mm erhalten.

Die Außenhaut sollte aus Platten vernietet werden, die in der vorderen Wasserlinie 7 mm stark sein müßten. Innerhalb der übrigen Wasserlinie würden 6 mm starke Platten bis zum Deck hinauf für ausreichend erachtet. Alle übrigen Platten sollten 5 mm stark sein. Die Plattenkanten seien glatt zu hobeln und nach Vernietung sauber zu stemmen. Ein genauer Plattenplan sei der Bauleitung zur Genehmigung vorzulegen. Steven und

Kiel müßten mit der Beplattung doppelt vernietet werden. Die Längsnähte sollten einfach überlappen, dagegen die Stöße doppelt genietet werden. Die Nietstärke für die Außenhaut sei mit 13 mm, die der Kiel- und Stevennieten mit 16 mm vorzuschreiben. Für das Schanzkleid genügten Stahlplatten von 5 mm Stärke. Die Wallschiene sei aus bestem Eichenholz 180 x 150 mm im Querschnitt zu arbeiten. Scharfe Stellen im Kiel, Vorder- und Hinterschiff seien zu zementieren.

Ursprünglich ausgestattet mit einem Maybach-Bootsmotor mit 1850 U/min. mit Untersetzung durch Getriebe auf Schraubendrehzahl 350 U/min., Geschwindigkeit 17,5 km p. h. Neuer Motor und Hilfsdiesel 1969 eingebaut (Dieselmotor Mercedes Benz).

Die "Oberbaurat Schmidt" kann geradezu als Gegenstück zu der 1928 bereits der Konstruktion nach altertümlichen aber immer noch als Typ bewährten Dampfbarkasse "Otto Lauffer" gelten. (Schon bei den Vertragsbedingungen der Auftragsvergabe ist bemerkenswert, daß 50% der mit dem Bau befaßten Arbeitskräfte, von Spezialarbeitern abgesehen, vom Arbeitsamt Hamburg vermittelte Arbeitslose sein mußten.)

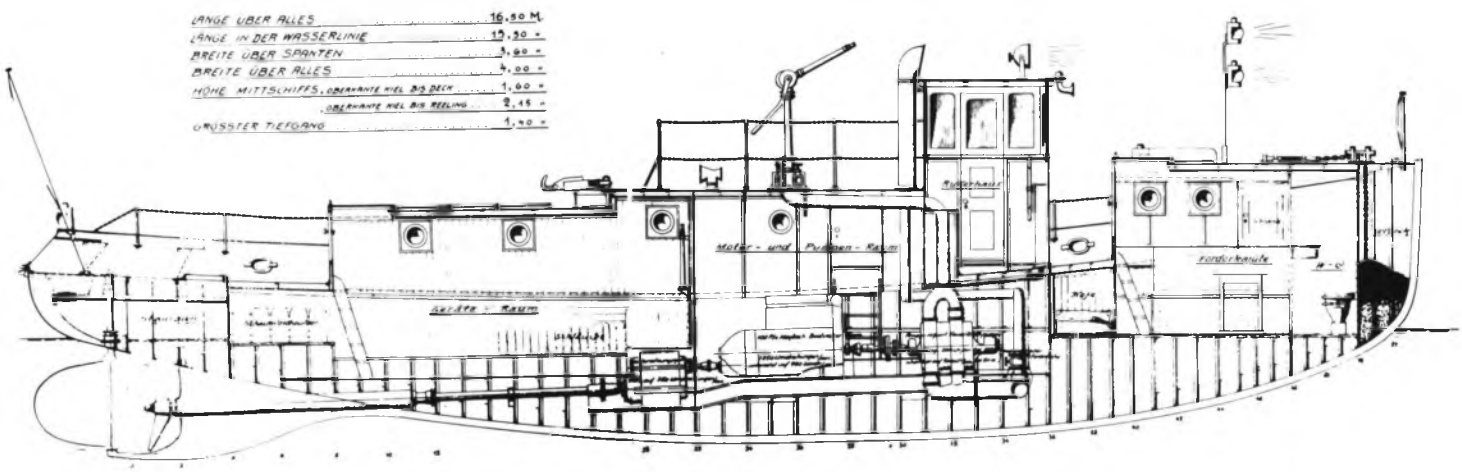
Die Erteilung des Zuschlages an die Pahl-Werft am 10. 12. 1929 gründete sich nicht allein auf ein besonders sorgfältig spezifiziertes Angebot und den niedrigen Preis, sondern vor allem auf die Verwendung eines Motors mit Untersetzung auf 350 U/min. statt bisher möglich 550 U/min. für die Schraubenwelle: "Diese Drehzahl um nur 350 in der Minute für die Bootsschraube wird das Boot besonders günstig für Fahrten im Eis befähigen; denn wenn die Motorboote beim Fahren im Eis den Dampfbooten bisher unterlegen sind, so ist der Grund hierfür die größere Drehzahl ihrer Schrauben gewesen. Die für das neue Feuerlöschboot nunmehr gewählte Drehzahl von 350 U/min. ist nun aber gleich derjenigen der Dampfboote. Es wird daher in seiner Eignung für Eisfahrten diesen gleichkommen" (Branddirektor Schmidt).

Die Dokumentation der zukunftsweisenden Entwicklung der "Oberbaurat Schmidt" durch Baupläne der Werft, die Versuchsergebnisse der Hamburger Schiffsbau-Versuchsanstalt, durch Pläne des Motors und der Übersetzung ist so bemerkenswert vollständig, daß sie, didaktisch aufbereitet, Aufschlüsse über die höchst entscheidende Veränderung der Antriebsart und dann auch des äußeren Erscheinungsbildes im hiesigen Barkassenbau geben kann.

Auf ähnlich Weise, wie der Museumshafen Oevelgönne durch Rückbau von oft bis zur Unkenntlichkeit veränderten Segelschiffen überzeugende Beispiele für die Entwicklung von Nutzfahrzeugen erzielt hat, könnte durch Rückbau der Aufbauten bei der "Oberbaurat Schmidt" mit einer besonders charakteristischen Formgebung eine wichtige Stufe im Barkassenbau belegt werden.

Ob wir, d. h. Arbeits- und Fördererkreis sowie das Museum für Hamburgische Geschichte ein machbares Konzept finden, auch die "Oberbaurat Schmidt' in Fahrt zu halten? Als mein hochverehrter Amtsvorgänger, Prof. Dr. Walter Hävernick, die Idee mit dem "Museumsschiffen in Fahrt" überhaupt aufbrachte und mit ihrer Realisierung in der Bundesrepublik Deutschland 'Neuland betrat', konnte er nicht voraussehen, daß sie so fruchtbare Auswirkungen zur Folge haben würde. Unser heutiger Kulturbegriff macht nicht mehr vor den schwimmenden Exemplaren der technischen Kulturdenkmäler halt. Mittlerweile sind eine ganze Reihe von Schiffahrtsabteilungen und Museen hinzugekommen, die gleichfalls Museumsschiffe unterhalten. Doch liegen die meisten als "Leichen" im Hafen oder auf Land. Der Mann, dem wir die bessere Idee verdanken, hat sicherlich nicht nachgezählt, daß schon fünfundzwanzig Jahre seitdem vergangen sind. Mit diesen Zeilen wollen wir ihn daran erinnern.

Prof. Dr. Jörgen Bracker
Museum für Hamburgische Geschichte



Hallo Dietmar

Wir bauen in der Schule ein Boot, und das haben wir so überlegt:
In der Zeitschrift "Yacht" hat Pauli (unser Lehrer) ein Jugendboot, die segelnde Seifenkiste" gesehen. Davon waren wir begeistert und haben beschlossen sie zu bauen.
Wir haben uns überlegt, wie wir vielleicht das Geld bekommen, da hat Pauli gesagt, daß wir erst ein Modell bauen und unsdann das Geld besorgen wollen.
Das Modell war fertig, es sollte eine Dory werden, aber jetzt fehlte das Geld, daß wir so erlangt haben: Einmal durch ein Kinderfest, durch eine Sammlung auf der Hallig und durch ein Theaterstück. Aber unser Geld reichte nicht weit, denn das Holz kostete 1000 DM. Die Schrauben haben auch etwas gekostet. Jetzt stehen die Seitenwände schon und das Boot hat einen Plattboden. Das ist gut fürs Watt, weil wir dann auch bei weniger Wasser fahren können.
Aber jetzt haben wir kein Geld mehr, aber keine Angst, wir wollen kein Geld, aber vielleicht habt ihr noch ein Spritzsegel oder Taue oder einen Anker, daß wäre schon. Könntet ihr diesen Leserbrief bitte veröffentlichen. Vielleicht schicken uns ja auch andere Taue und so.

Tschüs das Boot ------- Das Rate mal.
Tschüs die Schule.
Thomas P., Florian, Knuth P., Helmut. Petersen.,
und pauli.

Adresse:

Der Herr Lehrer
PAULI

2251 Oland

Hafen der Hallig Oland

Betrifft:Aufslippen von Gaffelseglern

Der neugegründete Museumshafen Kappeln plant,als Museumsanlagen an Land die Rekonstruktion eines Werftplatzes,wie er früher für Kappeln typisch war.Der letzte Fettslip Kappelns ist vor einigen Jahren ins Schiffahrtsmuseum nach Bremerhaven gegeben worden.Die Aussichten,einen voll funktionsfähigen Slip in Kappeln errichten zu können sind recht gut,die Unterstützung der entsprechenden Stellen wurde von allen Fraktionen zugesagt. (Außerdem ist mit H.A.Koch der Kappelner Hafenmeister 2.Vorsitzender des Vereins!)
Wir haben uns nun gedacht,daß wohl die meisten Gaffelschiffe auf diesem Slip an Land gebracht werden können.(Nein,die 'ACTIV' leider nicht)
Da die Finanzierung eines doch recht ehrgeizigen Plans nicht ganz einfach ist,haben wir beschlossen, in naher Zukunft,Partenbriefe herauszugeben,mit deren Erwerb ein Eigner das Recht erwirbt,die Anlagen des Vereins zu nutzen.Es wird dort auch eine Reihe von Schuppen für Ausstellungen und eine Werkstatt geben!
Wir werden mit dem Erlös aus dem Verkauf der Partenbriefe einen Teil dieser Anlagen finanzieren und hoffen (inzwischen nicht mehr ganz unbegründet), daß wir einige Zuschüsse vom Kreis,der Stadt und dem Land bekommen können.Wer von den Gaffelfreunden daran interessiert ist,in einem Museumshafen aufzuslippen,der sollte sich bei uns melden.Wir nehmen selbstverständlich auch noch Mitglieder auf. (Näheres über den Verein an anderer Stelle in diesem Piekfall)

Adresse:Axel Strothmann,2341 Wittkiel Mühle

„Hermine", Baujahr 1904, im Stockholmer Hafen entdeckt

siem Hamburg – Ein „seetüchtiges" Kapitel Hamburger Geschichte soll gerettet werden und Kindern und Jugendlichen als abenteuerlicher Ferienort dienen. Sie ist 23 Meter lang, trägt den Namen „Hermine" und lief 1904 in Hamburg-Finkenwerder vom Stapel.

Joachim Kaiser, Vorsitzender des Museumshafens Övelgönne, entdeckte den letzten hölzernen Gaffelschoner versteckt im Hafen von Stockholm. Der Plan des Segelfachmanns: „Hermine soll wieder auf die Heimatwerft Finkenwerder und seefest werden. Wir wollen aber keinen Windjammer, der dann ewig im Hafen liegt" betont Kaiser. Zusammen mit dem Lüneburger Pädagogen Jörg Ziegenspeck will er das Schiff nutzen: „Wir denken an Reisen mit sozial benachteiligten und verhaltensgestörten Kindern. Segelluft und Abenteuer fördern die Gemeinschaft und soziales Lernen."

Im Hafen von Stockholm wartet der Schoner auf seine Rückkehr

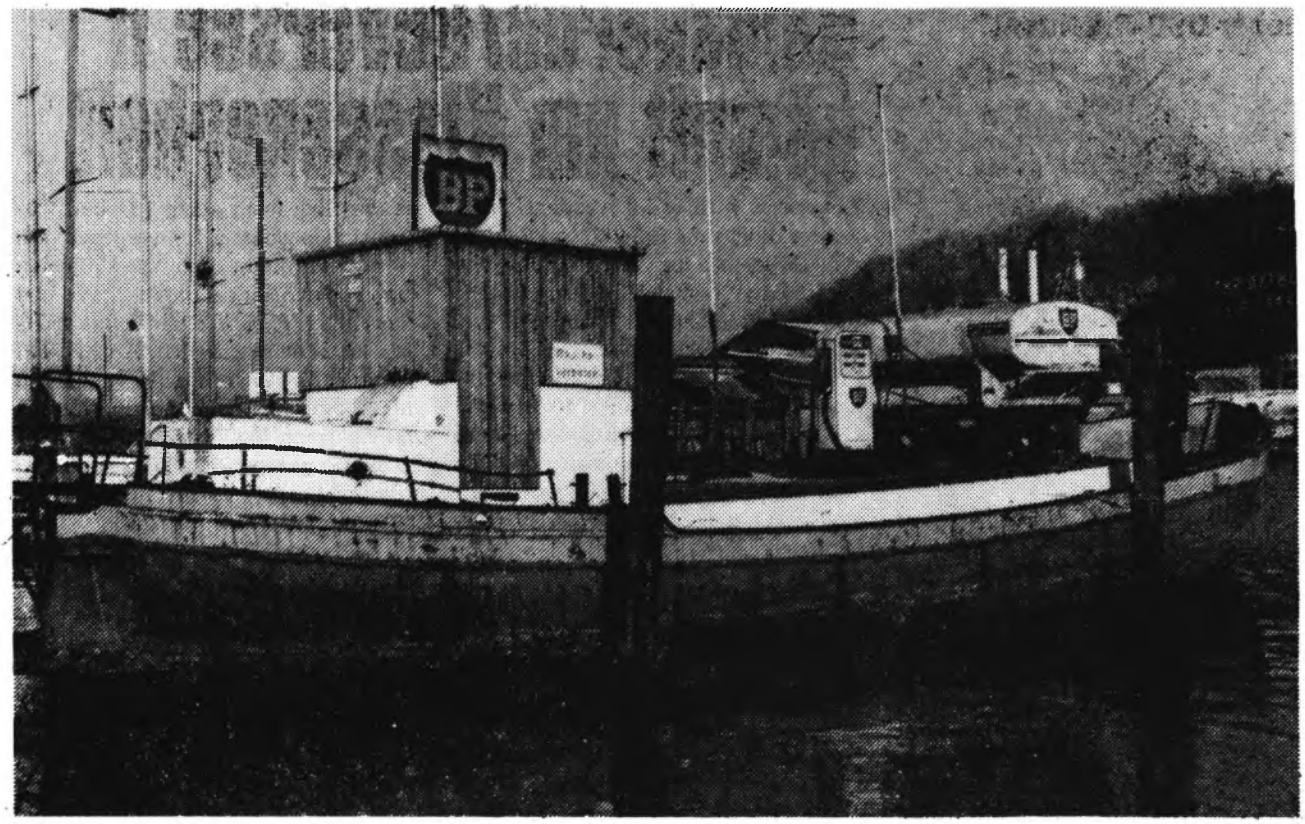
Doch bis dahin ist noch viel zu tun. Eine Hamburger Reederei bringt den abgetakelten Schoner erst einmal wieder auf die Heimatwerft Finkenwerder. Dort müssen alle Planken erneuert und ein kräftiger Motor eingebaut werden.

Einen Liegeplatz haben die Abenteuersegler schon in Övelgönne gefunden. Von dort sollen dann Segeltörns auf der Elbe und in die Nordsee starten. „Wir brauchen aber noch Spenden von Hamburgern, die an dem Schiff interessiert sind und Jugendlichen zu Erlebnisferien verhelfen wollen" betonen die Segler Kaiser und Ziegenspeck. (J. Ziegenspeck, 2120 Lüneburg, Postfach 20.)

Wer hat hier Gaffelaffen gerufen!?!?!? (Pauli, Oland)

Aufbau hin - Plattboden her... es geht doch nichts über anständige Stehhöhe! (Thomas, Hamburg)

Der alte Hafen Schulau ist in neue Hände übergegangen. Durch die Initiative von Gaffelfreund und Umweltschützer Rolf Herlyn sollen dort auch einige Liegeplätze für alte Segelschiffe entstehen. Die Gründung eines Vereins nach Oevelgönner und Flensburger Vorbild wird zur Zeit vorbereitet. Interessenten für einen Liegeplatz in Schulau (frühestens ab 1982) wenden sich bitte bald an: Hans-Joachim Kossack - Rollberg 6 in 2000 Wedel/Holstein Tel: 04103/87864



Die schwimmende Tankstelle im Industriehafen.

Rettung vor dem Schneidbrenner „Anne Marie" wird restauriert

Verein Museumshafen erwirbt eine schwimmende Tankstelle und will sie zum Traditions-Segler umbauen — Jahresversammlung am Freitag mit Bildern und Einzelheiten

Die meisten Flensburger werden die schwimmende Tankstelle des »Flensburger Yacht Service« nicht gekannt haben, und die Wassersportler, die dort über Jahre ihren Treibstoff bunkerten, werden nicht erkannt haben, daß diese Tankstelle auf den Rumpf eines kleinen stählernen Segelschiffs aufgesetzt war, dem ehemaligen Ewer »Anne Marie«.

Seit im vergangenen Jahr bekannt wurde, daß diese schwimmende Tankstelle geschlossen wird, stand das Fahrzeug zum Verkauf — ohne daß sich Interessenten fanden. Als nun die Verschrottung anstand, entschloß sich der Verein « Museumshafen Flensburg«, dieses Schicksal abzuwenden.

Derartige kleine stählerne Frachtschiffe unter Segeln, gebaut von deutschen Werften, sind ausgesprochen selten. Derzeit dürfte nur ein zweites Schiff dieser Art existieren, das in Hamburg restauriert wird. Die kleinen Segler wurden zuerst unrentabel und wurden somit zuerst verschrottet. Die Erhaltung solcher alter Wassernutzfahrzeuge ist aber Satzungsziel des Vereins.

Der Verein will dieses Schiff mit seinen Mitgliedern für seine Mitglieder restaurieren und wieder unter Segeln in Fahrt bringen. Das bedeutet zunächst viel Arbeit. Aber das Ziel ist immerhin greifbar: wenn genügend Hände mit anfassen, sollte das Schiff im Sommer 1982 wieder unter Segeln zu sehen sein.

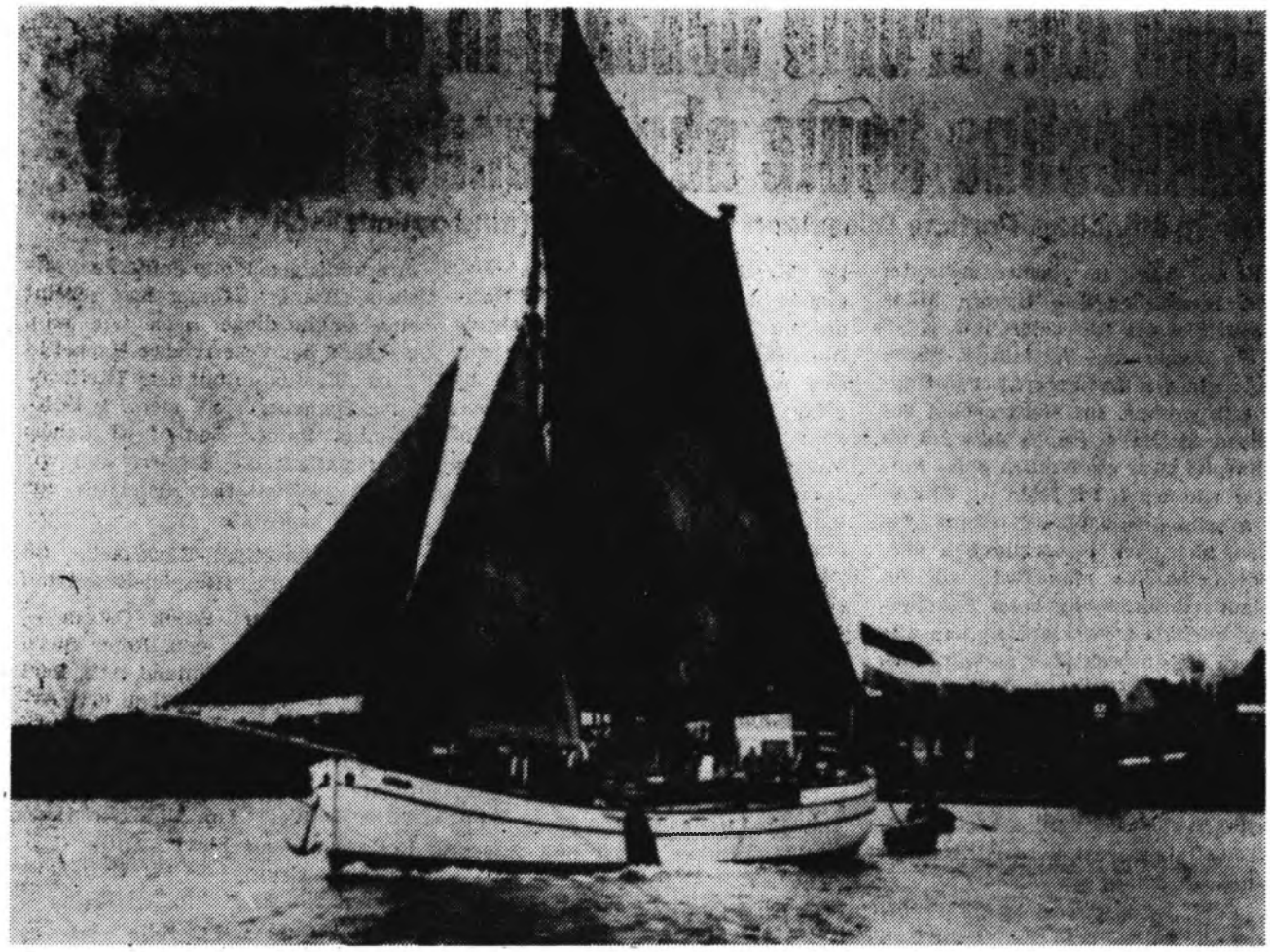
Der Verein erhofft sich mit diesem Projekt, weitere Freunde und Mitglieder zu gewinnen. Manch einer, der auch gern auf einem Traditionssegler fahren möchte, hat nicht das Geld für ein eigenes Schiff (oder die Familie will nicht mit aufs Wasser?). Für diesen Personenkreis bietet sich nun die Möglichkeit zum Mitmachen.

Der Verein wird dieses Projekt auf seiner öffentlichen Jahresversammlung am 20. März um 19.30 Uhr im Hotel »Flensborghus« mit weiteren Bildern vorstellen. Wer Interesse hat, ist eingeladen.

Die »Anne Marie« wurde 1905 auf der Werft von Johs. Thormählen in Elmshorn für den Schiffer Johannes Carsten Dreyer aus Assel/Elbe gebaut. Im Meßbrief stand: Besanewer, Stahl mit Holzdeck, vollgewegert. 15,78 x 4,71 x 1,43 m, 31,77 BRT. Der Ewer war also für den Obst- und Gemüsetransport bestimmt, wo sich stählerne Decks wegen des Schwitzwassers nicht bewährt hatten. Dreyer war wohl sowohl Bauer als auch Schiffer, der mit dem eigenen Schiff seine eigenen Produkte nach Hamburg segelte. Die Baukosten betrugen 7500 Mark. Heimathafen wurde Assel.

1925 wurde in das Schiff ein Dieselmotor von 25 PS eingebaut. Möglicherweise wurde dabei zugleich das Rigg geändert, denn ab 1934 ist das Schiff als Gigewer (einmastiger Ewer) registriert.

Erst 1950 verkaufte Dreyer seinen kleinen Ewer, der nun wohl



Gig-Ewer »Elbe« kurz nach dem Stapellauf. In dieser Art soll die »Anne Marie« restauriert werden.

unrentabel geworden war. Erwerber war der Kaufmann Diedrich Pohlmann aus Assel, der das Fahrzeug zum Bunkerboot umbauen ließ, das den stolzen Namen »Pohlmann 1« erhielt. Damit wurden auf der Elbe zwischen Cuxhaven und Hamburg Seeschiffe bebunkert. Später wurde es zur Versorgung von Küstenbaustellen in Nord- und Ostfriesland eingesetzt.

1968 erst trennte sich Pohlmann von dem Schiff und verkaufte es für 2000 Mark an den Schrotthändler Emil Tietje in Hamburg, wohl in der Annahme, der Ewer werde nun verschrottet. Da aber kannte er Herrn Tietje schlecht. Der brachte es nach nicht einmal drei Monaten fertig, das Objekt für 13 500 Mark an die Kieler Mineralölfirma Lange, Will & Co. weiterzuverkaufen. Herrn Tietjes Eigenleistung bei diesem Geschäft war, daß er den alten Motor entfernte — ersatzlos versteht sich und das Schiff auf seinen Vornamen »Emil« taufte.

Die neuen Eigentümer nannten ihn »Hein« und funktionierten das Schiff zur schwimmenden Tankstelle im Flensburger Industriehafen um. 1968 wurde im Register die Löschung vorgenommen .Ende 1980 wurde das Schiff von der Flensburger Mineralölfirma Holm & Molzen übernommen, die es nun an den Verein »Museumshafen Flensburg« verkaufte.

Liegeplatz für »Alexandra«

Bei der »Alexandra« tut sich wieder einiges. Wie der Vorstand des Vereins für die Erhaltung der »Alexandra« mitteilte, habe die alte Dame in der Werft in Egernsund einen neuen Unterwasseranstrich erhalten. Außerdem wurden neue Opferanoden aufgeschweißt, die den weiteren Rostfraß am Unterwasserschiff verhindern sollen. In der Werft wurde außerdem eine neue Untersuchung der Schiffshaut vorgenommen. Die Ultraschallmessungen sollen ein genaues Bild vom Zustand der Außenhaut geben.

Inzwischen bereiten die Mitglieder des Vereins den neuen Liegeplatz am Ballastkai vor. Mitte April soll es dann soweit sein, daß die »Alexandra« wieder im Hafen festmachen kann. Dann werden die weiteren Instandsetzungsarbeiten mit Hochdruck wieder aufgenommen. Zuerst sind die Holzarbeiten dran. Dann wird das Deck kalfatert. Schließlich soll die Kesselanlage überprüft werden.

Der Verein dankt den städtischen Gremien und der Fördereederei, die der »Alexandra« einen geeigneten Liegeplatz im Hafen ermöglicht haben.

NEKROLOG AUF MARGARETHA

Das Ende eines Altenwärder Elbfischkutters

Der wracke Rumpf des 16m großen und einmastig getakelten Elbfischkutters MARGARETHA von Altenwärder ALT 224 , später HF 355 , der auf der Werft von Joachim Behrens in Finkenwärder 1901 gebaut worden ist , liegt zur Zeit aufgegeben in der Doven Elbe bei Reitbrook , nahe der Werft von Günter Muche (Allermühe) . Genauer gesagt , häufig genug sitzt der Kutter vollgeregnet und abgesoffen bis zur Oberplanke auf seiner Schlickbank am Ufer .

Einige unserer Mitglieder suchten noch einmal, fünf Minuten nach zwölf , eine Chance um dieses historische Fischereifahrzeug im Museumshafen Oevelgönne gemeinschaftlich zu retten. Es ist aber so rott , daß es aus sich selbst heraus vollkommen neu gezimmert werden müßte . Seine Wiederherstellung käme kostenmäßig einem Neubau gleich . Eine Reihe Innenhölzer wäre zwar noch brauchbar . Aber Bünn , breite Kielplanke , Kielschwein , Vorsteven und das ganze , einst so typische Kutterheck mit Spiegel müßten ganz und gar neu gebaut werden . Der Kutter ist "nagellahm" , was bedeutet , daß auch die Beplankung erneuert werden muß . Vom Deck und den eichenen Decksbalken ist sowieso nichts wieder zu verwenden bei alten Holzschiffen , - und die Balkweger kann man auch gleich vergessen .

Es ist ein jammervoller Anblick , dieser sterbende Kutter ! Und es ist ein trauriges grimmiges Gefühl , auf den Resten eines achzig Jahre alten "richtigen" Elbe-Seglers zu stehen und zu sehen , daß dies sein Ende ist .

Seine letzten privaten Eigner waren die Gaffelfreunde Helmut Lancker und nach ihm Karl Heinz Bölter . Im vorigen Jahr schließlich ging irgend ein weiterer Mensch mit Brechstange , Kuhfuß und einem irren Aktionismus daran , das Werk der Zerstörung zu beschleunigen in der Überzeugung , diesen Kutter noch umbauen zu können . Jetzt wird der verstümmelte Rumpf zu Günter Muches Werft geschleppt und dort im Sommer endgültig abgewrackt . Und zwar - Ironie ! - von uns selbst , Mitgliedern im Museumshafen Oevelgönne , einer Vereinigung zur ERHALTUNG segelnder Berufsfahrzeuge . Ursprünglich wollten wir den Kutter auf dem Strand von Oevelgönne als Osterfeuer verbrennen , doch können wir ihn so lange nicht mehr halten .

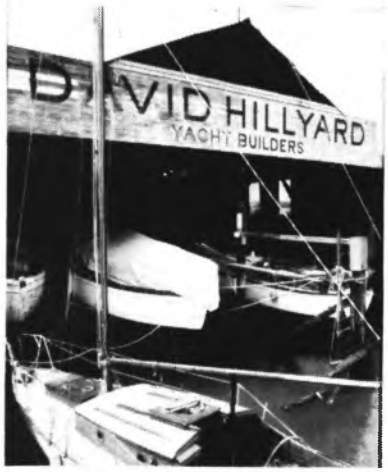
Ein hölzernes historisches Segelfahrzeug von dieser Größe und in solch einem schlechten Zustand kann hierzulande nicht gerettet werden . Wohl aber ginge dies - beispielsweise - im den Niederlanden ! Dort werden Restaurierungen von noch schlechteren Fischbottern etc. vielfach durchgeführt , - und zwar von großen und auch kleinen Museen , von Heimat - vereinen in Städten und auch in Dörfern , von Eignergemeinschaften , von großen nationalen Stiftungen , - weil es sich wie in unserem Fall um ein typisches und heimisches Berufs - fahrzeug handelt . Trotzdem fragen wir uns immer wieder beim Anblick ganzer Flotten alter Holzschiffe im nachbarlichen Ausland : Wie schaffen die das bloß ? Was haben die uns bloß voraus ?

Wir haben hier in Hamburg an Elbe-Fischereifahrzeugen : Einen Altenwärder Ewer und einen lütten Finkenwärder Elb - fischkutter . Das ist alles . Allein die holländische Botter - Flotte zählt demgegenüber mehr als 40 (vierzig !) Schiffe . Wir sollten einmal einen dieser originalgetreu hergerichteten "Urviecher" zu einem Schiffstreffen hier an der Elbe einladen !

Wie wir uns die Struktur und die Finanzirung unseres Projektes "Elbfischkutter im Museumshafen Oevelgönne" vorge - stellt hatten , das schildert unser Freund Holger ("Komma Paetow") auf der nächsten Seite . Wir glauben , daß dieses Modell realisierbar ist . Die Alternative dazu ist jedenfalls nur ungewisses Warten auf einen Privatmannn, der so ein Schiff originalgetreu restauriert . Kommt er nicht , muß schließlich abgewrackt werden .

Die MARGARETHA von Altenwärder ist nun so gut wie tot . Ein breites Interesse für den Wiederaufbau zum Museums - schiff für Oevelgönne gibt es nicht .
Dennoch sollte eins zu schaffen sein : EINEN großen Elbe - Kutter originalgetreu für Hamburgs Museumshafen Oevelgönne wiederherzurichten ! Mitsamt allem Fanggeschirr der alten Zeit .

Noch so'n komischer Vogel



Einige Gaffelfreunde können es nicht lassen! Anstatt mit der Gaffel vor heimischen Werfttoren zu kehren und eines der vielen allerletzten Schiffe deutscher Herkunft zu retten fahren sie über'n Teich und kaufen sich ein Boot in England. Ein ausländisches Fahrzeug! Als ob Japaner und Briten unserer Wirtschaft nicht schon genug angetan hätten.

Und was machen die zwei, nachdem sie sich von ihrer WILD DUCK getrennt haben? Kaufen wieder so'n komischen Vogel, einen, der noch nicht mal richtig fliegen kann: einen PENGUIN. Allerdings fühlt sich das Biest in unseren Breiten recht wohl und wird in Zukunft im Dunstkreis der Flensburger Gaffelfreunde mitmischen.

PENGUIN, das ist ein kleiner englischer Kutter aus dem Jahr 1932. Gebaut wurde sie von und bei David Hillyard in Littlehampton/Sussex aus Pichpine auf Eiche, Vermessung: 9 TM. Ein gewisser Allan Soundso hatte sie in Auftrag gegeben. Als dieser Mann dann später für seinen neugegründeten Taschenbuchverlag einen Namen suchte, mußte - vielleicht in einer Bierlaune - sein Boot herhalten. Heute werden Penguin-Books in aller Welt gelesen. Selten, daß ein Schiffsname auf diese Art Berühmtheit erlangt.

Die Bauwerft existiert übrigens noch in Littlehampton. David Hillyard, ein junger Mann von der ehglischen Ostküste, zog 1919 an die Arun-Mündung in Südengland und baute kleine Beiboote für die dortigen Fischer. Ein Jahr später wurde ihm ein älteres Werftgelände 2 Meilen flußauf angeboten. Er schlug zu, setzte seinen Namen auf die hölzerne Halle und zeichnete seinen ersten Yachtrumpf. Nach Halbmodell. Bei lokalen Regatten war sein Boot ein solcher Erfolg, daß Aufträge über Aufträge eingingen. Das hat sich bis in die 70er Jahre nicht geändert, und noch heute bauen sein Neffe und Großneffe - David Hillyard starb 1963 - Boote von 2 bis über 25 tons. Zum Stundenlohn von 4,50£ (Stand November 1980).

PENGUIN als Titelfoto

SPORTFALL

Das Segelsurfen findet immer mehr Anhänger und man kann bald sagen, die Surferitis grassiert. Die Surfer sind bereits zur Olympiade zugelassen. Auf einem Brett versucht nicht mehr nur eine Person,das Gleichgewicht zu halten, es gibt bereits Tandem-Surfbretter zu kaufen; auch soll es Surf-Katamarane geben und man trägt Hochgeschwindigkeits-Surfmeisterschaften aus.

So ist es nicht verwunderlich, daß Liebhaber dieses z.T. feuchten Balanceaktes sich vertrauensvoll an die Freunde des Gaffelriggs gewendet haben, ob es nicht möglich wäre, ein Surfbrett mit einem Gaffelrigg zu versehen. Nun, möglich ist es, jedoch nicht ganz einfach.

Als erstes wäre zu bedenken, daß ein völlig neuer Rumpf konstruiert werden müßte. Als Material käme wohl in erster Linie Holz in Frage, denn welche Werft nietet heute noch Eisenrümpfe. Ein geschweißtes Surfbrett sieht nicht aus!

Der Surffreund müßte sich dann entscheiden, ob er sich lieber der Meyerschen Kielschiff-Gruppe anschließen möchte oder ob es ihn mehr zur Schutengilde zieht. Auf Kiel gebaut, müßte die Frage geklärt werden, ob das Surfbrett Karweel oder geklinkert ausgeführt werden soll. Der Schutengilde zugeneigt, sind dann noch 2 Seitenschwerter erforderlich.

Beim Mast, natürlich aus gewachstem Holz, selbst mit dem Förster aus dem Wald geholt, muß die Überlegung, ob Pfahlmast oder mit STENGE zu einem Abschluß gebracht werden.

Als Konzession sei den Surfern der Verzicht auf Wanten und Stagen eingeräumt.

Da dann jedoch kein Vorsegel gefahren werden kann, haben sie nur den Anspruch, ihr Fahrzeug als Segelsurfcat zu bezeichnen.

Die Gaffel, mit Piek- und Klaufall, dürfte kaum Probleme aufwerfen. Dagegen wird die Konstruktion des Baumes einiges Kopfzerbrechen bereiten, denn Gabelbäume für Gaffelsegel sind bisher nicht bekannt. Vielleicht sollten auf beiden Seiten des Baumes Hanftauschlaufen befestigt werden, an denen sich der Skipper festhalten könnte.

Das Segel müßte natürlich aus Duradon angefertigt sein und sollte mit ein oder besser zwei Reffs versehen werden. Für flaue Winde wäre ein Gaffeltopsegel zu empfehlen.

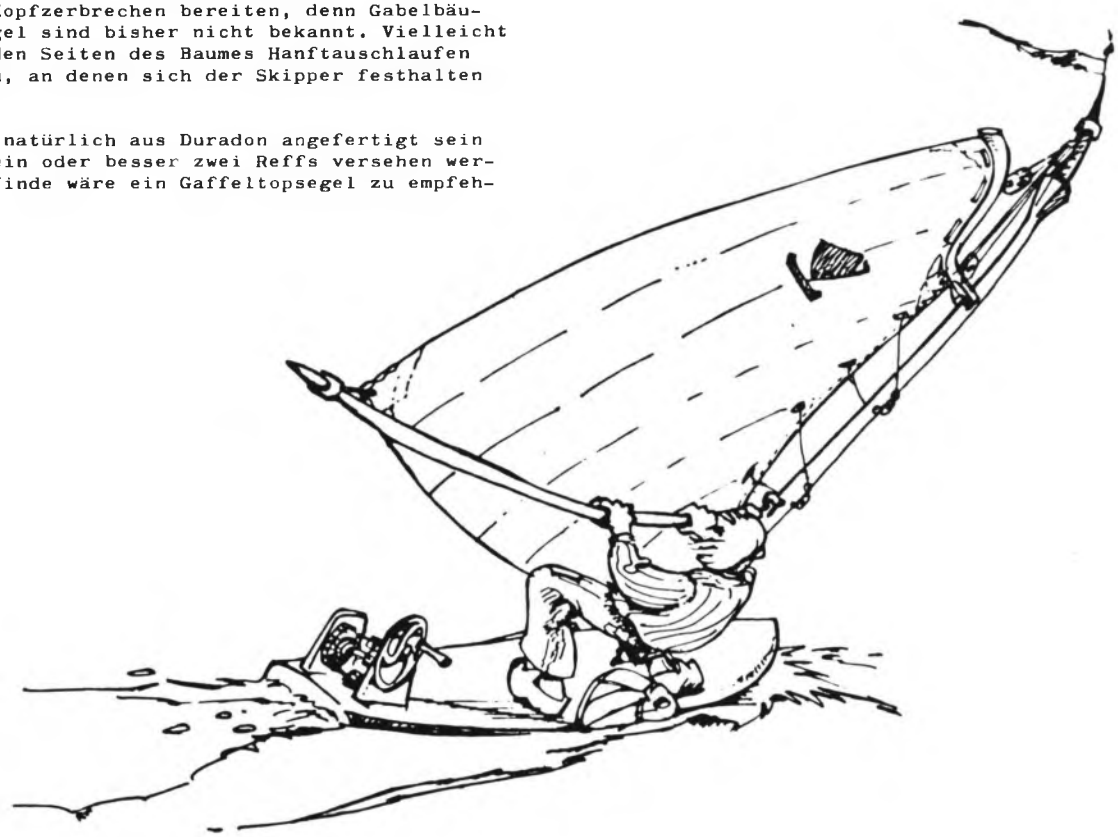
Ein Surfvater,mit einem noch nicht schulpflichtigen Kind könnte z.B. auch ein Besanewer-Surfbrett bevorzugen, wobei natürlich das Kind für den kleineren Besanmast zuständig wäre. Bei etwas größerer Ausführung hätte evtl. auch die Ehefrau Platz und könnte die Seitenschwerter bedienen, falls sie nicht gerade damit beschäftigt ist, ein schmackhaftes Mahl für ihre Lieben vorzubereiten.

Aus Gründen des Umweltschutzes müssen wir unsere neugewonnenen Freunde noch darauf hinweisen, daß man für die Bemalung des Rumpfes keinen Teer und kein Antifouling nimmt.

Bei der Motorisierung sollten sie tunlichst auf einen Außenborder verzichten und sich besser einen umweltfreundlichen Einbaudiesel installieren lassen.

Unsere Aufgabe bestände dann noch darin, für das Herbsttreffen in Glückstadt einen Wanderpreis zu stiften. - Wofür, das wäre noch zu klären!

B. SCHMIEU



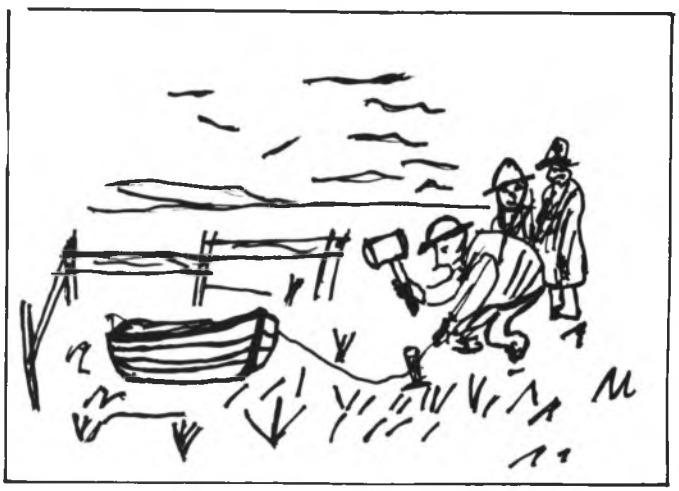
AU WEIA

Skibens unge (Das Schiffsbaby)
Eine fast wahre Geschichte

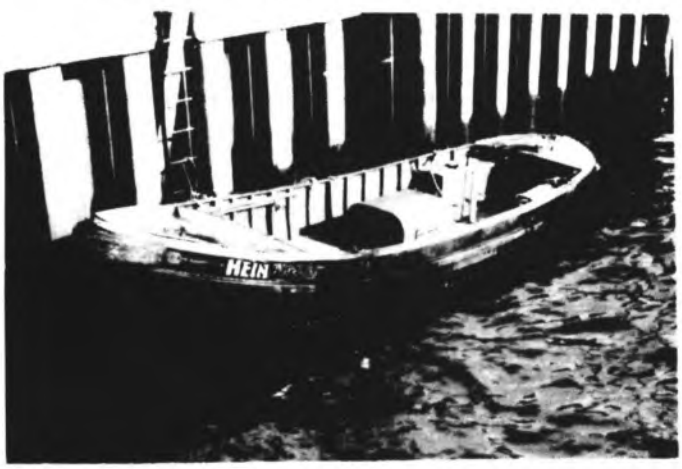
In Dänemark gibt es Leute,die,ähnlich,wie unsere Ostfriesen reichlich Stoff für eigenartige Geschichten liefern,man nennt sie Molbos.
Von diesen Molbos sahen eines Tages einige ein schönes großes Gaffelschiff und,wie das so geht,der Gaffelvirus hat sie erwischt.Sie beschlossen,daß sie auch ein so schönes Schiff haben müßten.
Nach reichlicher Überlegung,schließlich wohnen die Molbos nicht am Wasser,gingen sie,um das Schiff näher zu besehen.Als sie nun ans Wasser kamen,sahen sie das große Schiff mit einer Jolle im Schlepp langsam auf den Hafen zukommen.Sie wußten nun aber nicht,was die Jolle war.Einer meinte:"Das ist ein großer Seehund."Ein anderer:"Ein Wal."
Als nun das Schiff immer näher kam,sahen sie, daß es ein kleines Schiff war,was da hinten an einer langen Leine schwamm.Sie hatten sich nun lange beraten und weil sie (zu Recht,wie jeder weiß) annahmen,daß große Schiffe teuer sind,beschlossen sie,das kleine Schiff zu kaufen,sie dachten nämlich,dies müsse wohl das Junge vom großen Schiff sein und es würde wohl noch wachsen.
Der Schiffer verlangte einige hundert Mark und die Molbos kauften die Jolle.Dann luden sie das Kleine auf einen Ochsenkarren und fuhren heim. Sie luden das Schiffchen mitten auf einer schönen grünen Wiese ab,pflockten es an und hofften es würde brav fressen,damit es groß und stark würde. So verging ein Monat und mehr und sie pflockten die Jolle jede Woche einmal um.Aber das Kleine blieb wie es war und der Viehdoktor,der noch nie ein Schiff gesehen hatte,wußte auch nicht,warum es nicht wachsen wollte.Als es nach einem weiteren Monat immer noch nicht größer war,glaubten sie sich betrogen,der Schiffer hatte ihnen ein krankes Junges verkauft.

Aber dann meinte einer,man habe es wohl zu früh von der Mutter weggenommen und sie beschlossen,es für ein Jahr zur Mutter zurückzubringen.
So brachten sie das Schiff zurück und als es wieder im Wasser war,wippte es fröhlich auf den Wellen. "Seht nur,wie es sich freut zur Mutter zurückzukommen."Sagten die Molbos und sie gaben dem Schiffer Geld,damit er es noch für ein Jahr bei der Mutter ließe.Und mit der Hoffnung,daß das Kleine das Fressen noch lernen würde gingen die Molbos zurück in ihr Dorf. Falls nun einer von den Gaffelfreunden Erfahrung mit der Aufzucht von jungen Schiffen haben sollte,kann er den Molbos ja mal schreiben.

AST



Schleppfahrten

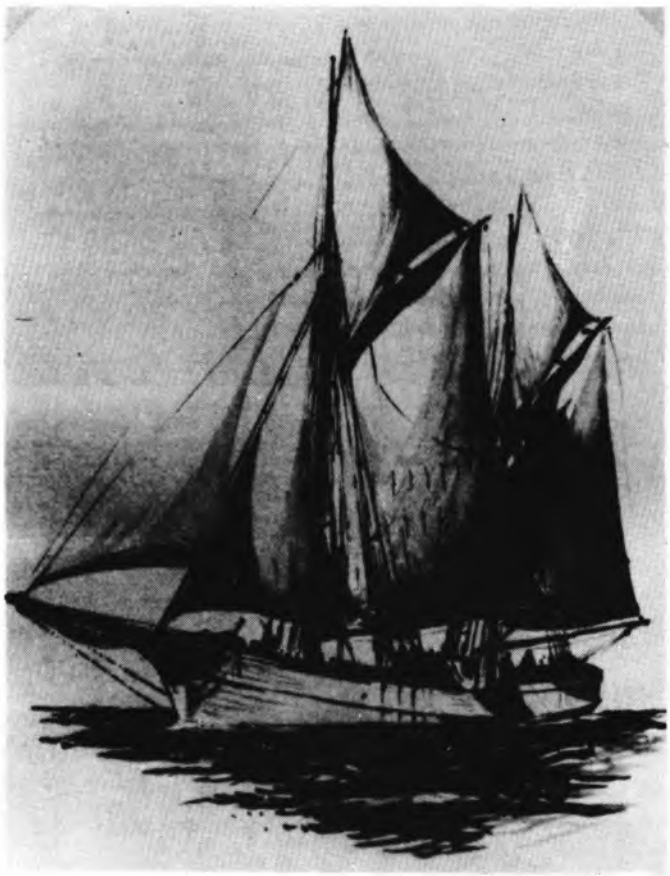


Im Museumshafen Oevelgönne liegt ganzjährig unser Festmacherboot "HEIN" (7,00m x 2,20m, 25 PS Deutz-Diesel) und steht für Schleppfahrten im Bereich des Hamburger Hafens gegen Kostenerstattung zur Verfügung. (Den Dampfschlepper "TIGER", 38,07 BRT und 16,00m lang, haben wir noch mit ca 2 kn Fahrt durchs Wasser vorwärtsbewegt!)

Anfragen an: Michael Thönnessen, Tel:880 73 77
Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52

Zum Verkauf:

Die letzte hölzerne Galiot deutscher Abstammung:
"SYLVIANA" - Heimathafen Stockholm
gebaut 1899 bei Jürgen Peters in Wewelsfleth
Abmessungen: 18,90 x 5,22 x 1,95
Der jetzige Eigner, der seit Jahren an dem Schiff herumrestauriert, ist bereit für nur 20000 SKr (ca 8000.- DM) das Schiff in gute Hände zu geben.
Interessenten wenden sich an Joachim Kaiser:
Am Hafen 29 in 2208 Glückstadt, Tel: 04124/7162



SYLVIANA im ursprünglichen Zustand

Gesuch:

Gaffelfreund Jörgen Bracker sucht einen original erhaltenen Fischkutter oder Rumpf von ca 10m Länge
Falls jemand etwas weiß, bitte Bescheid sagen:
Museum für Hamburgische Geschichte
Holstenwall 24, 2000 Hamburg 36 Tel:040/349122360

Nach wie vor zum Verkauf (auch geschenkt):
Hölzerner Finkenwerder Fischkutter-Rumpf
"PRÄSIDENT FREIHERR VON MALTZAHN" - Heimathafen: Stade
gebaut 1932 bei Sietas in Neuenfelde
Abmessungen: 22,00 x 6,60 x 2,40
Der Rumpf liegt inzwischen in Friedrichskoog auf der Werft von Peter Bieritz. Dort oder bei Joachim Kaiser nachfragen.

Zum Verkauf:

Der im Rumpf original erhaltene Giekewer
"HANS von Hooge" ex "HANS von Glückstadt" ex
"HANS von Hamburg" ex "HELENE von Osten".
Das Schiff ist 1899 aus Stahl bei J.H.Fack in Itzehoe gebaut worden und ist angeblich sehr gut erhalten.
Abmessungen: 16,61 x 4,07 x 0,80
Kaufbedingung: Der Rumpf muß im Originalzustand erhalten bleiben.
Festpreis: DM 15000,- (ohne Ruderhaus und Mast aus Eisen DM 12500.-) Auskünfte über den Zustand des Schiffes kann Joachim Kaiser erteilen. Eigner:
Uwe Dulz in 2244 Schülpersiel, Tel: 04833/1006

Wegen Umbau und Veränderung der "FORELLE" werden folgende Gegenstände zum Verkauf gegen Gebot (günstig) angeboten:
Beiboot 2,50 x 1,15 mit Zubehör,
Kajütentür (doppel) 88 x 70 cm Mahagoni, bleiverglast,
Manilatau (neuwertig) 24 mm ca 100 m lang,
4 Bullaugen 270 mm Glasdurchsicht,
12 lfd m Messingrohr 20 mm,
1 Mitläuferkolbenlenzpumpe,
4 Spannschrauben 300 mm lang,
1 Satz Umlenkrollen für Ruderanlage
1 Kajütentreppe (Kiefer) 1 m hoch, 0,55m breit,
Kajütenlampe, Enterhaken etc
Henry Steckmeister - Tel: 04128/507

Zum Verkauf:

Holländische Tjalk aus Stahl
"GUTE ERWARTUNG" - Heimathafen: Lübeck-Niederbüssau
gebaut 1913 in Dortrecht/NL, Werft unbekannt,
Abmessungen: 19,28 x 4,35 x 1,45 (durch den Antrieb)
Das Schiff ist vom jetzigen Eigner seit 45 Jahren! im dauernd fahrfähigen Zustand gehalten. Takelung:
Gaffelslup mit 150 qm Segelfläche.
Maschine110 PS Mercedes mit Schottel-Antrieb,
diverse Ausrüstung (RADAR, Echolot, Generator u.v.m.)
Preis: DM 60000.-
Eigner: Dipl-Ing. Karl-August Müller-Scherz
Stegelkoppel 1 in 2400 Lübeck-Niederbüssau
Tel: 04501/55050

Wir wandern aus:
LETHE von Wewelsfleth ist deshalb zu verkaufen.
gebaut 1976 bei J.+ H.Hatecke in Freiburg/Elbe
Eiche auf Eiche, naturlackiert (siehe Yacht 19/77)
10 PS Farymann-Diesel - komplett mit Pütt un Pann,
Preis Verhandlungsbasis
Wolfram + Ulla Stumpf - Dammducht 17, 2211 Wewelsfleth
Tel: 04829/279

„Schluß jetzt! Rettet die Elbe“

AUFRUF – AUFRUF – AUFRUF

Unterstützt die ELBE-AKTION 1981

ELBKUTTER-FAHRT von GORLEBEN nach CUXHAFEN im JULI 81

Wir wissen alle! Der Umbau der Elbe zum Abwasser- und Industriekanal ist fast perfekt:

- 2oo Mio. m^3 Abwässer, von denen nur 75% mehr oder weniger unvollständig in Klärwerken aufbereitet werden, pumpt Hamburg pro Jahr in die Elbe
- 1 Mio. m^3 Kühl- und Abwässer leitet allein die Mineralölindustrie im Süderelbebereich täglich ein, das entspricht der doppelten Menge der Binnenalster.
- 264o Tonnen Kochsalz pumpt DOW-Chemical bei Stade in die Elbe
- mit 13oo kg Quecksilber ist Bayer in Brunsbüttel jährlich dabei
- und... , und... , und...

Folgen für die Elbe:

In diesem Elbwasser, in dem im Sommer der Sauerstoffgehalt über weite Strecken gleich null ist, muß jedes Leben absterben. Das gilt für Pflanzen und Tiere. Die Fische ersticken, die zähen Aale, die bisher noch überlebten, sind quecksilberverseucht und können außerdem mit ihren tumorbewachsenen Mäulern keine Nahrung mehr aufnehmen.

Es stirbt aber nicht nur der Fluß. Auch die Lebensmöglichkeiten für Pflanze, Tier und Mensch in den Uferregionen werden systematisch vernichtet: Staustufen, Eindeichungen, Sperrwerke, Aufspülungen, Uferbegradigungen, Industriehöfe und -kays, Containerterminals, Autobahnen, Tunnel und Brücken... auch hier und da ein Erholungspark mit Grüngürtel und Museumsdorf ist die fast reale Vision einer riesigen Todeszone von Lauenburg bis Cuxhafen.

Die Schuldigen sind bekannt: Regionalplaner, Wirtschaftspolitiker, Umweltschutzbeauftragte und dahinter: All die bekannten Industriefirmen wie Bayer, DOW-Chemical, Texaco, Veba, Norddeutsche Affinerie, usw. Und während man/frau all das bald schon täglich hört und sieht und liest und weiß, geht es doch weiter mit diesen horrenden Einleitungsmengen an Schwermetallen und Abwässern, täglich,stündlich, bei Tag und bei Nacht.

Aktuelle Umweltskandale, wie Giftmüllhalden, Gasausbrüche, Explosionen werden hochgespielt und Schuldige gesucht. Die Sache wird bereinigt.

Der "normale" Umweltskandal, die Zerstörung der Unterelbe, geht weiter. (Orginalton, Umweltsenator Curilla gerichtet an die Altenwerder Fischer: "Es gibt keine gesetzliche Grundlage, die Einleitungen in die Elbe zu unterbinden.") Staatlich genehmigte Vergiftung von Fluß, Tier und Mensch. Mit Stempel und Siegel.

NEIN DANKE! So wollen wir nicht leben noch sterben!

Der Widerstand regt sich kräftig an der Elbe:
- Greenpeace wird an der Elbe aktiv
- Vogelschützer bekämpfen Eindeichungen
- Die Bürger von Moorburg und Francop wehren sich
- Stader Schülergruppen kämpfen gegen die Erweiterung von DOW-Chemical
- Die Altenwerder Elbfischer blockieren den Hamburger Hafen

Um diesen bisher vereinzelten Widerstand zu Unterstützen, zu stärken und die Zusammenarbeit zu fördern machen wir die

E L B E - A K T I O N 81

Vom 29.Juni bis zum 12.Juli 1981 segeln wir mit mehreren Kuttern und Segelbooten von Gorleben nach Cuxhafen. Wir machen Station in:
GORLEBEN - LAUENBURG - GEESTHACHT - HAMBURG - STADE - SEESTER MÜHE - GLÜCKSTADT - BRUNSBÜTTEL - CUXHAFEN

Wir machen in diesen Häfen Öffentlichkeitsarbeit: Infostände, Ausstellungen, Musikbeiträge, Straßentheater und Veranstaltungen.

Wir orientieren uns mit unserer Fahrt an der Rheinaktion und der Wattenmeerkutteraktion. Beides waren Umweltschutzaktionen im letzten Jahr, wo die Leute auch mit Schiffen unterwegs waren.

Wir wollen auch mit den Arbeitern der Industriebetriebe an der Elbe ins Gespräch kommen.

Wir planen Aktionen gegen Umweltskandale.

Wir brauchen noch mehr Informationen über bisher unbekannte oder geplante Umweltsauereien.

Wir suchen noch mehr Biologen und Wasserexperten, die uns bei wissenschaftlichen Arbeiten helfen; Presseleute, die über uns schreiben und berichten; Kulturgruppen, die Musik und Straßentheater machen können; Umweltschutzgruppen, die uns vor Ort unterstützen wollen; Elbsegler, die sich unserer Aktion im Juni/Juli anschließen wollen; Spender, die Kohle geben;

...und schließlich: Leute wie Du und ich, die unsere Aktion mit Rat und Tat vorbereiten, mitsegeln wollen, weil sie betroffen und empört sind.

Aber Achtung: Wir sind nicht tierisch verbissen, schließlich soll das Ganze ja auch Spaß machen!

Kontakt:
Peter Thaesler
Hallerstr.8
2 Hamburg 13
Tel.:45 21 o9

Spendenkonto:
Verein "Rettet die Elbe"
Spar- und Darlehenskasse Freiburg/Elbe
Konto: 4485 (BLZ: 2oo 967 89)
Stichwort:"ELBE-KUTTER-FAHRT81"

MICHAEL THÖNNESSEN
SCHIFFSAUSRÜSTER
Ausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt

Oevelgönne 42 • 2000 Hamburg 52 • 040/330 75 77

Wer braucht kein Tauwerk? Da die Ölpreise unweigerlich steigen, sollte man sich einen Vorrat anlegen:
Wir können anbieten:
dreikardeelig geschlagenes Tauwerk aus Polypropylen-Stapelfaser - Farbe manilabraun in Trossen a 220 m (Mindermengen 30 % Aufschlag), Preis pro m incl.MWS
8 mm - DM 0,30 12 mm - DM 0,55 16 mm - DM 0,90
20 mm- DM 1,40 24 mm - DM 1,70
Kleinmaterial:
Schiemannsgarn aus Hanf, geteert 1 kg-Fisse DM 8,-
5 kg-Rolle DM 33,-
Hüsing aus Hanf, geteert 0,5 kg-Fisse DM 5,-
Marlin aus Hanf, geteert 0,5 kg-Fisse DM 6,-
Segelgarn aus Hanf, ungeteert Knäuel DM 8,50
Kugelfender aus Kokostauwerk (Maßangabe: Umfang)
80 cm - DM 45,- 120 cm - DM 60,- 150 cm - DM 75,-
Alle Preise + Versandkosten. Abholung nach telef. Rücksprache

Betreff: Zahlungsmoral der Mitglieder

Bei der Übergabe der Unterlagen an den neuen Kassenverwalter Dr.Reinhart Stephani, stellt sich heraus, daß immer noch einige Mitglieder für 1980 und viele Mitglieder für 1981 ihren Beitrag noch nicht gezahlt haben.
Um zusätzliche Kosten zu sparen sind alle Mitglieder, die neben ihrer Adresse auf dem Umschlag ein oder zwei rote Kreuze und eine Zahlkarte im Heft finden, hiermit daran erinnert, ihrer Zahlungsverpflichtung nachzukommen: 1 Kreuz bedeutet Beitrag 1981 - DM 20.- , 2 Kreuze bedeuten Beiträge 1980 und 1981 - DM 40.-.
Alle Zahlungen bitte nur noch auf das neue Konto der Vereinigung: Postscheckamt Hamburg Nr. 118848-200!
Stichwort: "Freunde des Gaffelriggs"

Wieder eine Titelsuche
==========

Die gute Atmosphäre macht's! Gaffelsegeln! Das ist frische Luft, lockere Decksspiele und beispielhafte Kameradschaft. Oder was fällt Euch zu diesem Bild sonst noch ein? Die neue Redaktion wird sich über Eure Zuschriften freuen!

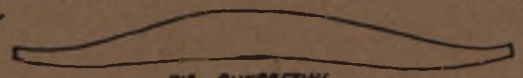
Wiederholt gingen Anfragen in der Redaktion ein:
Wie sieht der eigentlich aus, der da in unregelmäßigen
Abständen das PIEKFALL zusammenschustert? Was für
eine Flachkopfniete verzapft bloß soviel Blödsinn?
Und Damen unter der Gaffel forderten: Laß'die Hüllen
'runter! Zeig dich mal!

O.K. - Licht aus - Spot an - Hier ist er (oben)!
Auf einem an Ähnlichkeit nicht zu überbietenden
Schapschuß mit Selbstauslöser. Manikürt und wohl
frisiert. Und mit diesem Star-Poster möchte ich mich
bis auf weiteres von Deutschlands chaotischster
Lesergemeinde verabschieden. Allerdings nicht,
ohne zuvor die Feder und den Kleistertopf an den
neuen Mann Weitergereicht zu haben. Links, das ist
er. Rainer Ullrich (Ulli), Alsterberg 18, 2000 Hamburg 63,
Tel. 040/50 33 01. Seines Zeichens Eigner der bild-
schönen FRIEDA von Hadersleben und der Gaffler mit
der betörend sanften Stimme. Du wirst den Laden
schon schmeißen, Ulli.

Tschüs, Euer Thomas

DIE STÜCKLISTE

HOLZTEILE



DIE QUERBETING

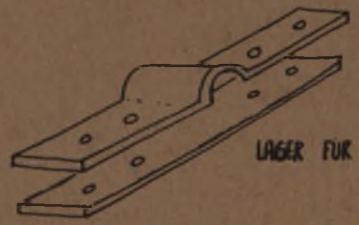
FÜR DEN SPILLSTAMM SOWIE DIE SPILLEISTEN WIRD HARTHOLZ BENÜTZT.

16 STÜCK SPILLEISTEN

EISENTEILE

TEIL	ANZAHL
KNARRE	1
SPERRKLINKE	1
GLEITSCHIENE	2
SPILLWELLEN	2
FLACHEISENBAND 80×10	1
" RUND	2
SPILLEISTENBESCHLAG	16
PALLRING	1
PALLTASCHE	1
PALLEN	3
SPILLWELLENLAGER	2

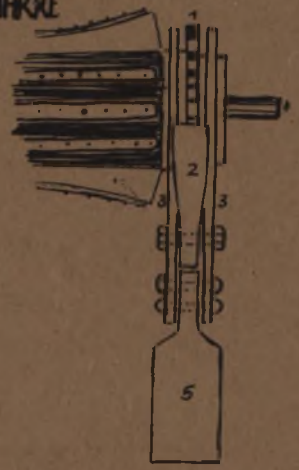
PALLTASCHE MIT PALLEN
DIE PALLTASCHE IST AUS EINEM U-TRÄGER GEFERTIGT.



LAGER FÜR DIE SPILLEISTE

BRATSPILL MIT KNARRE

DIE KNARRE

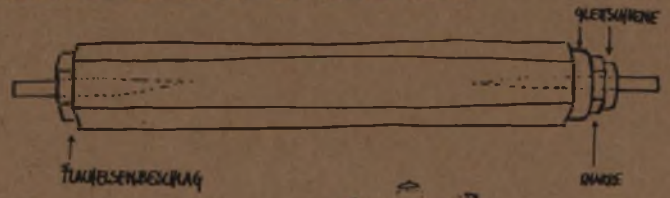


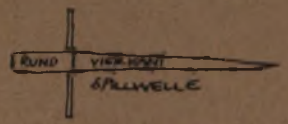
1 KNARRE
2 SPERRKLINKE
3 GLEITSCHIENE
4 SPILLWELLE
5 SPILLSPARKENHALTERUNG

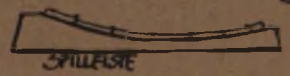
SPILLSPARKEN BEI MENDE 2 HAAK.

DER SPILLSTAMM

AUS EINEM QUADRATISCHEN QUERSCHNITT WIRD EIN ACHTKANT GEHOBELT







SPILLEISTE